

LA VIE AU GRAND AIR



Le Champion de France de Cross après la victoire.

Bouin, du Phocé-Club de Marseille, a gagné le Cross National, battant Keyser de 800 mètres, en 59 m. 32 s.

(Voir pages 172 et 173.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90,aven.des Champs-Élysées,et 9,aven.de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départ. 24 fr. — Étranger 28 fr.
Changements d'adresse 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro

ALA
CORBEILLE FLEURIE

**BRISE
EMBAUMÉE
VIOLETTE**

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

OBSÈSITÉ Mesdames voulez-vous maigrir?
Prenez le matin dans un demi verre d'eau
deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

DIABÈTE
Guérison radicale sans régime par "Tisane Diabète"
Broch. attestat. gratis. Poulain, Dr Ste Diabète, Amiens.

PRENEZ GARDE, Madame
ous commencez à grossir, et grossir, c'est
vieillir. Prenez donc tous les jours deux
cageons de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille
estera ou redeviendra svelte. — Le flacon de
0 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE
Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier "Thyrodine Bouty".

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

HUILE JUPITER
AD

**PREMIÈRE HUILE DU MONDE
POUR GRAISSAGE DES AUTOS**

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hauteville, 10, PARIS (VI)
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION
"breveté" évitant toute
secousse. — Personnel
choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégr. ap. DUPONT-PAIS

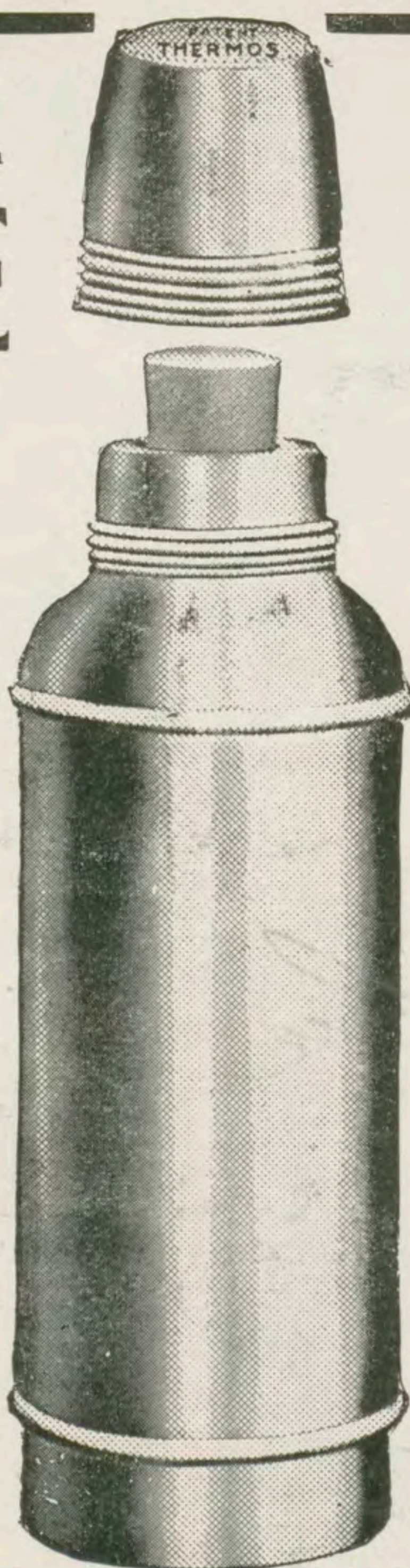
Photographie d'Art **FEMINA**
Hôtel de **BON** de réduction de
FEMINA 50% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des
Champs-Élysées, pour bénéficier de cette remise
* Les abonnés ont droit à 10 0/0 *
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

MERVEILLEUSE
Application du vide au maintien
BOUTEILLE

conserve
LA CHALEUR
SANS
FEU
pendant 24 à 48 heures
INDISPENSABLE

aux
VOYAGEURS
CHASSEURS
AUTOMOBILISTES
OFFICIERS
etc.

Pots à Viande
THERMOS
Prix à partir de
14 fr. 45
En Vente Partout



INVENTION
d'une température constante
THERMOS

conserve
LE FROID
SANS
GLACE
pendant plusieurs jours
INDISPENSABLE

pour
L'ALIMENTATION
DES JEUNES ENFANTS
LES MALADES
LES USAGES
DOMESTIQUES

Cafetières
THERMOS
Vente en Gros :
18, rue Grange-Batelière
PARIS

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, douceur colatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Cycles Griffon
Courbevoie (Seine)
Cycles, Tricars, TriVoiturettes
GRIFFON
22, Av. de la
Gde-Armée.

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse
2 fr. le flacon de 100 Comprimés. — EXIGER LA MARQUE: VICHY-ÉTAT

SOCIÉTÉ Lumière ET SES FILS **LYON**

LA SEULE PLAQUE
donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs COULEURS est la
Plaque "AUTOCHROME"
EN VENTE PARTOUT

Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine
Nouvelle Plaque ÉTIQUETTE "VIOLETTE" Dépoussant en sensibilité toutes les émulsions antérieures

L'AGENDA LUMIÈRE 1909 format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : **UN franc**

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES
Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout,
Paris. Téléphone 288-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 288-41.

Petite Annonce.
Timbres-Poste. Catal. fr. P. Savary. La Rochelle.

MAISON DE CONFIANCE. (9^{ème} année)
ÉTUDIANT ET TRAITANT LES AFFAIRES
le jour même sur toutes GARANTIES
s. Successions ouyres, Nues-Prop-
Usul, Titres Incassables, Alimen-
taires, Biens indivis, Hypothèques.
Aucun frais d'avance ni pour renseignements ni pour voyage ou expertise. **DENTY**, 2, Cité Bergère, Paris.

AVIATION Jeune Français, 22 ans, libéré service militaire, sachant l'anglais, désire faire un apprentissage commercial dans maison aviation. Pourrait s'intéresser. Offres sous J. 715. L. à Haasenstein et Vogler, Lausanne (Suisse).

TOUT L'UNIVERS MONTE LES

CYCLES Gladiator

& lit dans le Catalogue 1909
"L'Entretien de la Bicyclette"
" & l'Hygiène du Cycliste "

ENVOYÉ GRATIS SUR DEMANDE
Direction au Pré S'Gervais. (Seine.)

Officiers ministériels.
Vente au Palais le 20 mars 1909.

PROPRIÉTÉ à D'INDUSTRIE
sise à Levallois-Perret (Seine), 28 et 30 rue Greffulhe et rue Ernest Cognacq. Contenance 5.156 mètres 47 environ. Mise à prix 400.000 francs. S'adresser pour les renseignements à M^{re} DESOURHES, avoué à Paris, 53, avenue des Champs-Élysées, feu DENORMANDIE, DELARUE, avoués, et sur les lieux pour visiter.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

Paris et Départements 24 fr.
Étranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

13 Mars 1909 N° 547

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS / Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne .. 2 fr.
La page 600 fr.
Encartage 750 fr.



LE CÉLÈBRE BOXEUR JEFFRIES A LA CHASSE (1)

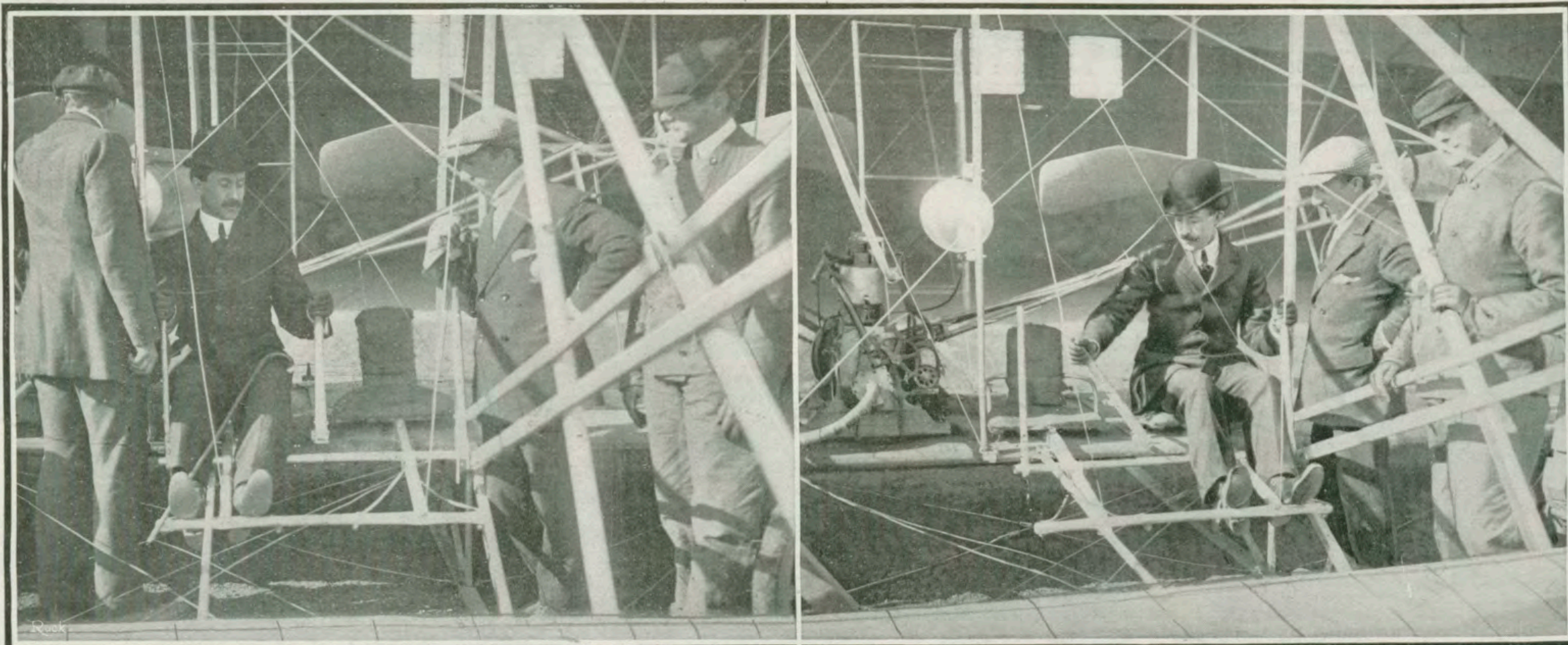
Le fameux champion du monde de boxe James J. Jeffries (à gauche de notre photographie) va faire une rentrée sensationnelle dans le ring. Il l'avait quitté en 1905, ne trouvant plus d'adversaires susceptibles de lui résister. La victoire du nègre Jack Johnson sur Tommy Burns l'a décidé à affronter à nouveau les combats. Il vient de se remettre à l'entraînement et l'organisateur du match de Sydney, M. Mac Intosh, vient de partir pour l'Amérique afin de discuter avec lui ses conditions. Nous représentons ici Jeffries revenant de la chasse, son passe-temps favori, avec les deux frères Smith.

(1) Voir p. 171.

Les premiers Élèves de l'Homme-Oiseau

Par MAURICE ROUHIER

Ce que pensent du "flyer" des frères Wright, les trois premiers élèves des rois de l'air. Interviews du comte de Lambert, de Paul Tissandier et du capitaine Lucas-Gérardville



La place de l'élève.

Orville Wright a pris la place de l'élève. Les leviers sont dans la position normale, tous trois verticaux. L'appareil est complètement horizontal.

Orville Wright professeur.

Orville est, cette fois, à la place du professeur. Il incline le levier à droite, mouvement à opérer quand l'appareil penche à gauche. Le comte de Lambert et M. Paul Tissandier suivent la leçon.

Les progrès rapides des premiers pilotes du « flyer » Wright ont surpris à un tel point l'opinion publique, que certains journalistes ont cru bon, dernièrement, de renchérir sur ce sujet et d'annoncer un peu prématurément le vol sensationnel mais imaginaire du comte de Lambert et de M. Paul Tissandier, pilotant le « flyer » à eux deux sous les yeux de Wilbur et Orville Wright qui, de terre, suivaient avec émotion et fierté le premier vol « seuls » de leurs élèves ; mais ce n'était là qu'une nouvelle de Mardi-Gras et qui aurait été plutôt de circonstance au premier avril. Il faut reconnaître, toutefois, que si le temps cette dernière semaine s'y était prêté, ce sensationnel événement sportif se serait certainement réalisé.

Vendredi soir, en effet, à la nuit tombante, à l'heure où généralement, sur cette magnifique lande du Pont-Long, mise à la disposition des frères Wright par le Comité d'aviation de Pau, le dernier souffle de vent s'évanouit avec le dernier rayon de soleil, Wilbur Wright, qui n'avait tenté aucun vol dans l'après-midi, sortit de son hangar, et, après avoir examiné un instant le petit fanion blanc qui flottait faiblement au-dessus du pylône, dit, en se retournant vers ses deux pilotes, le comte de Lambert et M. Paul Tissandier :

« Si cette petite brise-là tombe, êtes-vous décidés à monter seuls, à tour de rôle ? »

On devine avec quelle joie les deux élèves accueillirent cette proposition. Mais cette malencontreuse petite brise ne tomba point, et Wright qui ne craint pas, du reste, de voler contre le vent, mais qui sait que le pilotage de son appareil, par des mains moins expertes que les siennes, pourrait devenir dangereux dans pareil cas, surtout pour un début, ne donna pas suite à sa proposition.

Cependant, ce n'est plus maintenant qu'une question de jours, et à l'heure où paraîtront ces lignes, sans doute, MM. de Lambert et Paul Tissandier auront volé « seuls », et la Vie au Grand Air pourra publier dans un prochain numéro, les impressions que les deux élèves ont bien voulu lui promettre d'écrire à son intention, le jour de leur premier vol.

J'ai tenu auparavant, afin de familiariser le lecteur avec ce nouveau sport que l'on connaît très mal, pour qu'on en parle trop à

la légère, à demander quelques explications aux trois premiers pilotes sur leur initiation au « flyer » des frères Wright, et voici leurs réponses.

« A l'heure actuelle, me dit le comte de Lambert, j'ai volé en tout pendant quatre heures et quelques minutes, tant au camp d'Auvours qu'au champ d'aviation de Pau. C'est à peu près le temps de vol qu'avait fait Wilbur Wright lorsqu'il arriva en France. Je me sens actuellement parfaitement à même de voler seul et je n'attends plus que d'y être autorisé par Wright.

Et comme je lui demandais si cette perspec-

tive de vol seul ne l'émotionnait pas un peu, M. de Lambert me répondit très modestement :

« Nullement, je n'ai aucune appréhension à ce sujet, tant l'appareil de Wright me paraît sûr et simple à conduire. Il n'y a qu'un seul moment que j'appréhende, et c'est celui où j'emmènerai mon premier passager. Du reste, je crois que quand j'aurai fait quelques sorties seul, cette appréhension même disparaîtra. Jusqu'ici, notre maître ne nous a jamais laissé libre de la conduite de l'appareil, bien que Tissandier et moi soyons à même de le conduire complètement à l'heure actuelle. A chaque vol, nous avons notre programme tracé : « Vous ferez tant et tant de tours, vous effectuerez vos virages à tels et tels endroits et vous ferez l'atterrissage à tel moment et dans telle direction. »

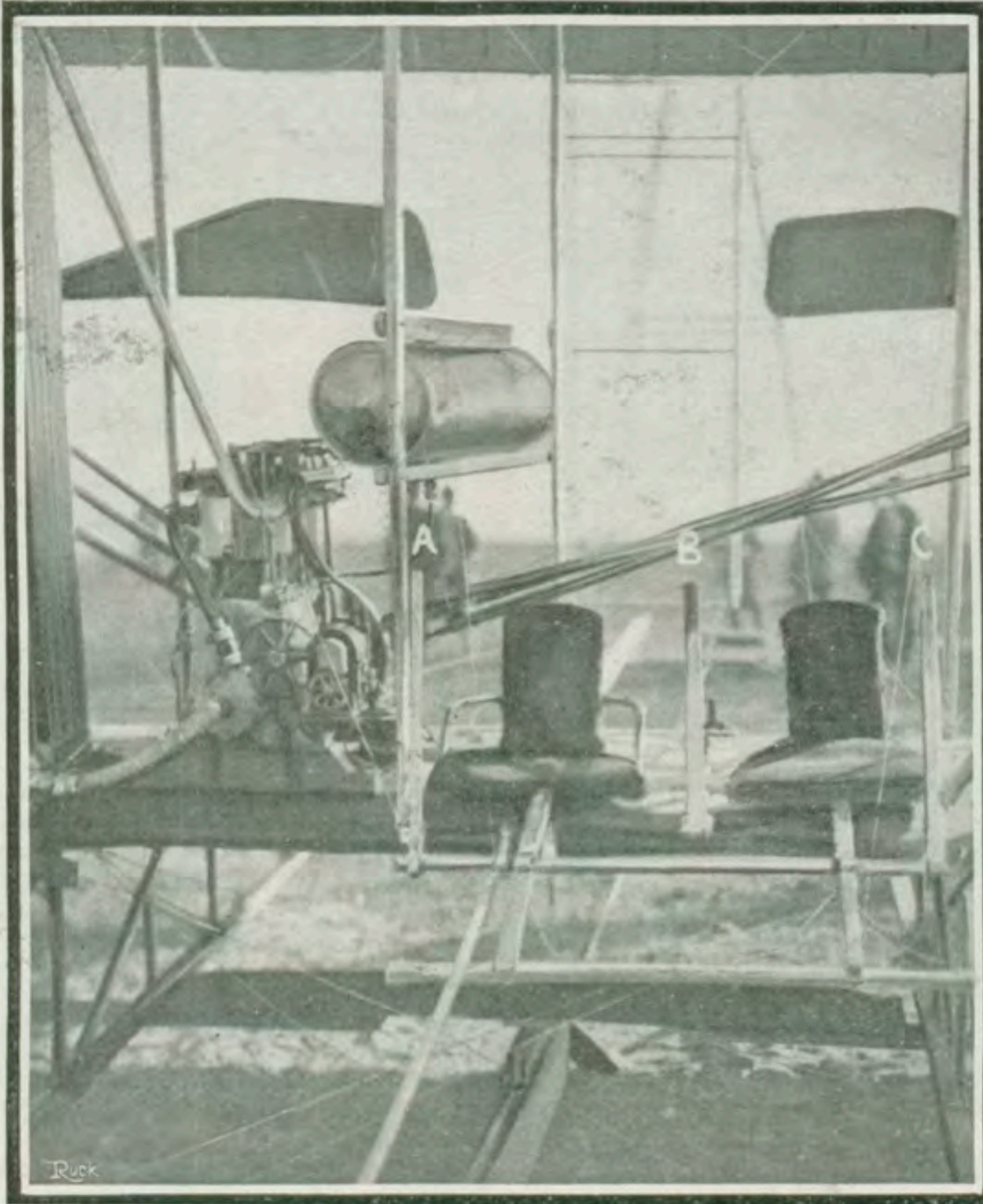
« Mais lorsque je volerai seul, je me propose de faire quelques expériences intéressantes de vols au ras du sol (à 10 centimètres environ) et de vols de hauteur, ainsi que de virages brusques et de vols en huit. Le départ, le vol, les virages ne m'inquiètent pas. Seul, l'atterrissage me paraît particulièrement délicat.

« En effet, pour atterrir, il faut toujours présenter l'appareil complètement face au vent, surtout lorsque le terrain est tant soit peu inégal, afin que les patins qui supportent l'appareil, lorsqu'il est au repos, glissent sur le sol sans qu'aucune des ailes ne touche terre.

« C'est toujours l'atterrissage qui a été cause, au camp d'Auvours, des quelques avaries qui se sont produites au cours des premiers vols de Wright. Les patins, en effet, se trouvant au centre de l'appareil, et ayant un écartement très petit par rapport à la grandeur des ailes, s'ils ne se posent pas ensemble à terre, ce qui se produit toujours lorsque l'appareil se pose obliquement par rapport au vent, une des ailes inmanquablement touche le sol, et avec la vitesse restant acquise au « flyer », se brise aussitôt.

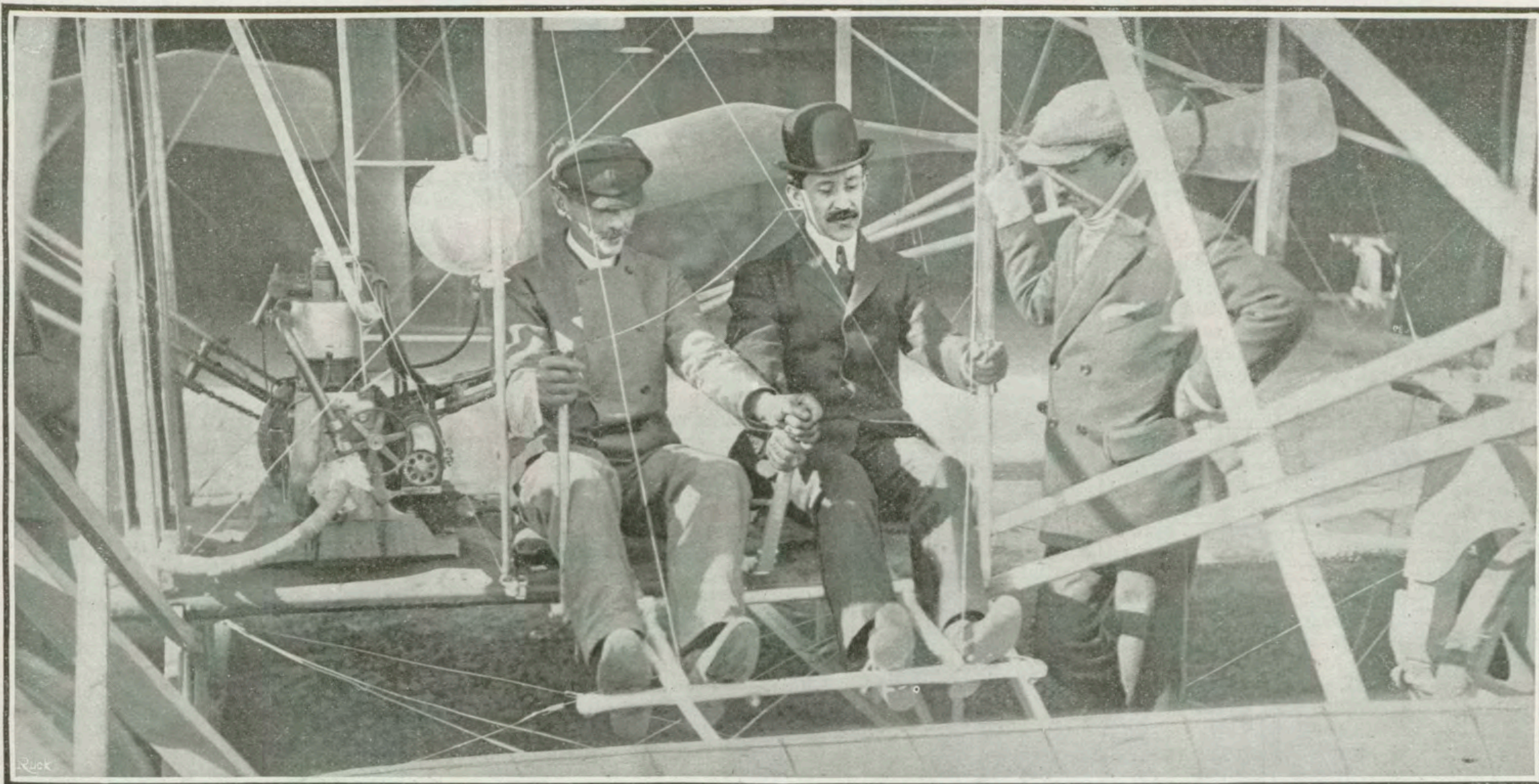
« C'est dans cette partie du vol que je me propose de m'exercer plus particulièrement, et c'est certainement l'atterrissage qui sera le plus difficile à enseigner aux futurs élèves. »

M. Paul Tissandier est, lui, en quelque sorte, un élève du champ d'aviation de Pau,



L'appareil vu d'avant.

On aperçoit les trois leviers : A, levier de l'élève, solidaire du levier C, ou levier de vol ; B, levier commun de gauchissement et de direction.



La leçon du comte de Lambert.

Le comte de Lambert a la main sur le levier de gauchissement. Celui-ci est dans la position où l'appareil va tourner à gauche.

car ses vols au Mans ne comptent point pour ainsi dire; il les effectua, en effet, plutôt en passant qu'en élève. Actuellement, il a passé environ trois heures dans les airs et conduit à lui seul, comme M. de Lambert, l'aéroplane des frères Wright.

« Mon meilleur souvenir d'élève-aviateur, me déclare M. Tissandier, sera certainement celui du petit voyage aérien que je fis avec Wright, du champ d'aviation à l'hippodrome de Pau.

« Nous avons effectué là un parcours de 10 kilomètres environ, à une hauteur moyenne de 25 mètres, franchissant routes et petits bois, passant par-dessus les maisons et les arbres, et ayant toutes les grisantes impressions des touristes de l'air.

« En fervent de tous les sports, je ne pouvais manquer de me passionner pour celui-là. Ainsi que vous le disait mon ami le comte de Lambert, nous sommes tous deux impatients de voler par nos propres moyens et de pouvoir diriger le « flyer » à notre gré. Ce seront les randonnées aux environs du champ d'aviation et les petites excursions le long de cette chaîne de coteaux le bordant, qui me passionneront sans doute le plus. Ayant fait beaucoup de ballon et d'auto, je trouve que l'aéroplane réunit vraiment tous les plaisirs de ces deux sports; on a à la fois l'impression forte et grisante de la vitesse, d'être absolument maître de son appareil, de pouvoir lui faire décrire les courbes les plus capricieuses, et, en outre, on a cette sensation de bien-être, d'allègement, cette vue magnifique, qui sont les impressions les plus caractéristiques d'un voyage en ballon.

« Les premiers voyages aériens que l'on fera avec le « flyer » de Wright seront peut-être un peu compliqués, lorsque l'on ne pourra revenir directement au point de départ; mais, en admettant que l'on soit obligé d'atterrir à une quarantaine de kilomètres du rail de lancement pour une raison quelconque, il ne sera guère plus embarrassant d'envoyer le rail à cet endroit pour relancer à nouveau le « flyer », que d'être

obligé de réparer sur place, en cas de panne sérieuse, le moteur d'une automobile. »

Le troisième pilote de Wright, le capitaine Lucas-Gérardville, délégué par le ministère de la Guerre pour être reçu pilote au titre officiel, n'a reçu, lui, qu'un peu plus de deux heures de leçons, les obligations de son service le forçant assez souvent à s'absenter.

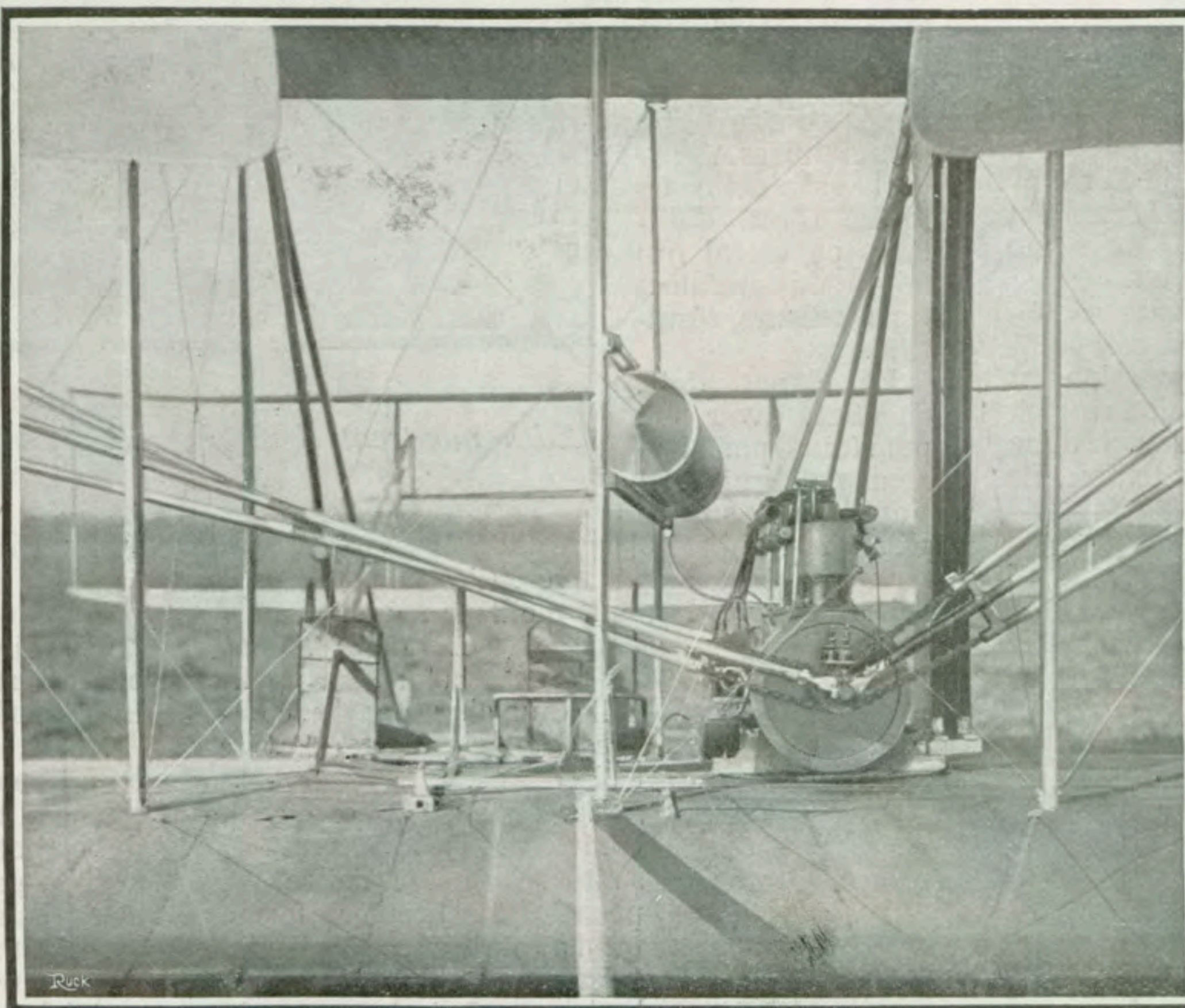
J'avais tenu, sachant que je m'adressais à un technicien plutôt qu'à un homme de sport, à l'interroger plus particulièrement sur le maniement des leviers.

« Wright a dit dernièrement à M. Balfour — me fit le capitaine Lucas-Gérardville — qu'il était aussi simple d'apprendre à voler avec son appareil que d'apprendre à marcher, et je crois cette affirmation parfaitement juste. La conduite du « flyer » de Wright est beaucoup plus

simple que la conduite d'une automobile, par exemple.

« Il n'y a, dans le vol, que trois mouvements à imprimer aux leviers, et sur ces trois mouvements, deux sont pour ainsi dire instinctifs, tels que ceux du marcheur qui lance le pied en avant pour avancer et en arrière pour reculer. Le maniement du levier qui actionne le gouvernail de profondeur ou de vol est d'une parfaite logique. Vous voulez monter en l'air, vous tirez le levier à vous; vous désirez descendre, au contraire, vous poussez le levier vers la terre. Même logique et même simplicité, lorsque vous voulez rétablir votre équilibre compromis pour une raison quelconque; si l'appareil penche à droite, vous poussez le levier de gauchissement à gauche, l'aile de droite se relève, celle de gauche se rabaisse, et *vice versa*.

« Seul, le maniement du gouvernail de direction ne peut être actionné d'une façon instinctive, car lorsqu'on veut aller à droite, il faut le tirer à soi et lorsqu'on veut aller à gauche, il faut le pousser en avant. »



L'appareil vu d'arrière.

On aperçoit le palan de gauchissement des ailes et les chaînes.

Cette dernière impression de pilote confirme entièrement les explications que Wright m'avait fournies lui-même sur la simplicité de l'instruction donnée à ses élèves (1). Les impressions de MM. de Lambert et Paul Tissandier, nous laissent déjà entrevoir les Hommes-Oiseaux que vont être demain ces deux élèves d'hier, dont les expériences prochaines nous montreront certainement une tactique de vol nouvelle, complètement différente, peut-être, de celle de leur maître Wilbur Wright, de même que deux bicyclistes ayant pourtant la même machine, évoluent selon leur tempérament.

Et ce ne sera pas là, certainement, le moindre intérêt de ce sport encore à son enfance!

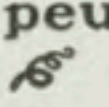
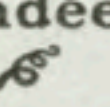
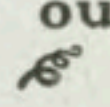
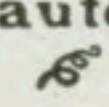
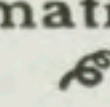
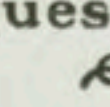
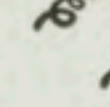
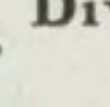
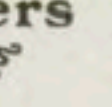
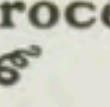
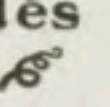
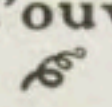
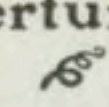
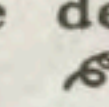
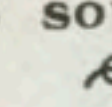
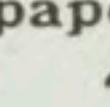
L'oiseau des Wright ne sera pas d'ailleurs le seul à sillonner les cieux palois. Un nouvel aéro-drome s'apprête à 4 kilomètres du premier, qui va offrir aux évolutions des aviateurs un champ d'expériences de 21 kil. de long.

MAURICE ROUHIER.

L'INITIATION AUTOMOBILE ⁽¹⁾

Par H. PETIT

X. — LES SOUPAPES

Les soupapes peuvent être commandées ou automatiques  Divers procédés d'ouverture des soupapes commandées  Quelques trucs               

Nous avons terminé le précédent article en parlant de la nécessité d'avoir de l'avance à l'allumage; dans nombre de moteurs, cette avance est variable et laissée à la disposition du conducteur. Dans d'autres, au contraire, elle est fixe. Sa valeur est, en général, dans ce cas, voisine de 20°.

continueront à s'échapper pendant le commencement de la descente (ralentie au début) du piston.

Ce retard à la fermeture de l'admission n'est pas reconnu nécessaire par tous les constructeurs: certains d'entre eux font fermer la soupape au moment précis du passage au point mort. En tous cas, le retard ne dépasse pas, en général, 10° (déplacement du piston 0^m,75 pour le moteur de 100 de course).

S'il y a retard à l'échappement, il convient que le retard à l'ouverture de l'admission soit au moins égal, afin que l'échappement soit fermé quand s'ouvre la soupape d'aspiration. On trouve cependant des cas où les deux soupapes restent ouvertes ensemble un temps très court.

Telle est toute la théorie de la distribution. Nous allons voir maintenant, comment on réalise la fermeture et l'ouverture des orifices du cylindre, au moyen des soupapes et des cames.

Les soupapes Dans les moteurs d'automobile, l'admission et l'échappement se font par soupapes.

Qu'est-ce qu'une soupape? Elle comprend toujours un siège, en fonte, sur lequel vient s'appuyer le clapet en acier, sous l'action du ressort. Ce ressort est fixé à la queue du clapet par un assemblage qui comporte généralement deux pièces: une rondelle et une clavette. La queue du clapet peut coulisser dans un cylindre creux en fonte qui s'appelle le guide de la soupape.

Le siège fait très souvent partie du cylindre lui-même: c'est le cas général pour les soupapes d'échappement et les soupapes d'admission commandées.

Il est donc en fonte. C'est d'ailleurs ce métal qui a donné jusqu'alors les meilleurs résultats.

Le clapet doit, en effet, avoir son pourtour parfaitement poli, qui vient s'appliquer sur le siège, aussi bien poli que lui-même, pour assurer une obturation efficace. C'est l'assemblage acier-fonte qui forme le meilleur ménage.

Le clapet Le clapet, dont la forme rappelle celle d'un champignon, comprend deux parties: la tête et la queue.

La tête peut être conique, comme dans le cas représenté par notre figure, ou plate. Cette dernière forme tend à tomber en désuétude.

La queue du clapet, cylindrique, fait à peu près toujours corps avec la tête. Il est, en effet, indispensable qu'un clapet ne se guil-

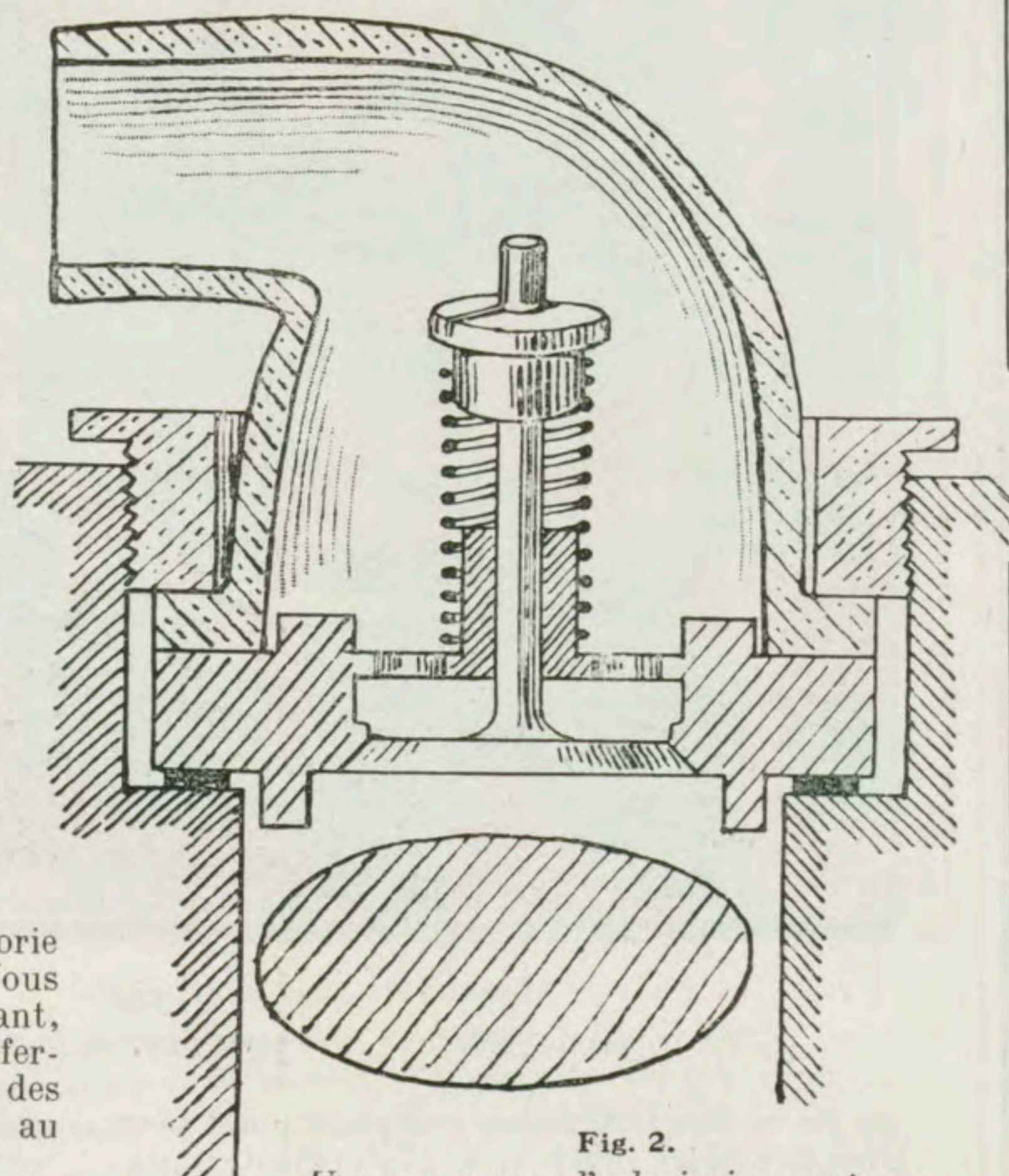
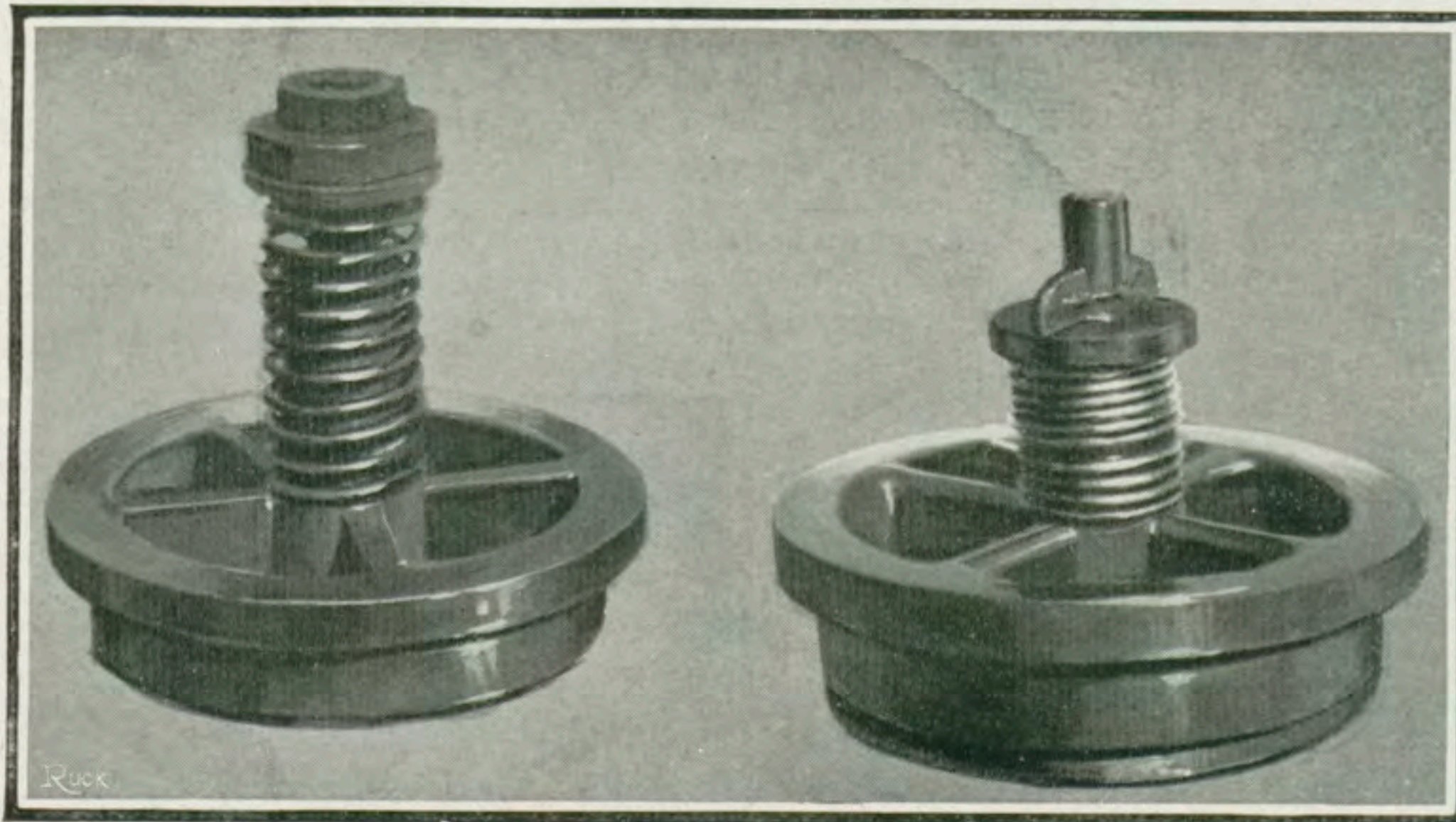


Fig. 2.

Une soupape d'admission automatique et la pipe d'admission.

lotine pas sous les chocs violents qu'il reçoit continuellement.

N'oublions pas, en effet, qu'une soupape d'échappement, par exemple, travaille dans des conditions déplorables pour sa bonne conservation. Léchée continuellement par les gaz in-



Deux soupapes automatiques.

Elles montrent deux façons différentes de fixer le ressort à la queue du clapet.

(1) L'avance à l'échappement atteint 60° dans certains moteurs. Sa valeur moyenne est d'environ 35°, correspondant à un déplacement de 9 millimètres dans le moteur de 100 de course.

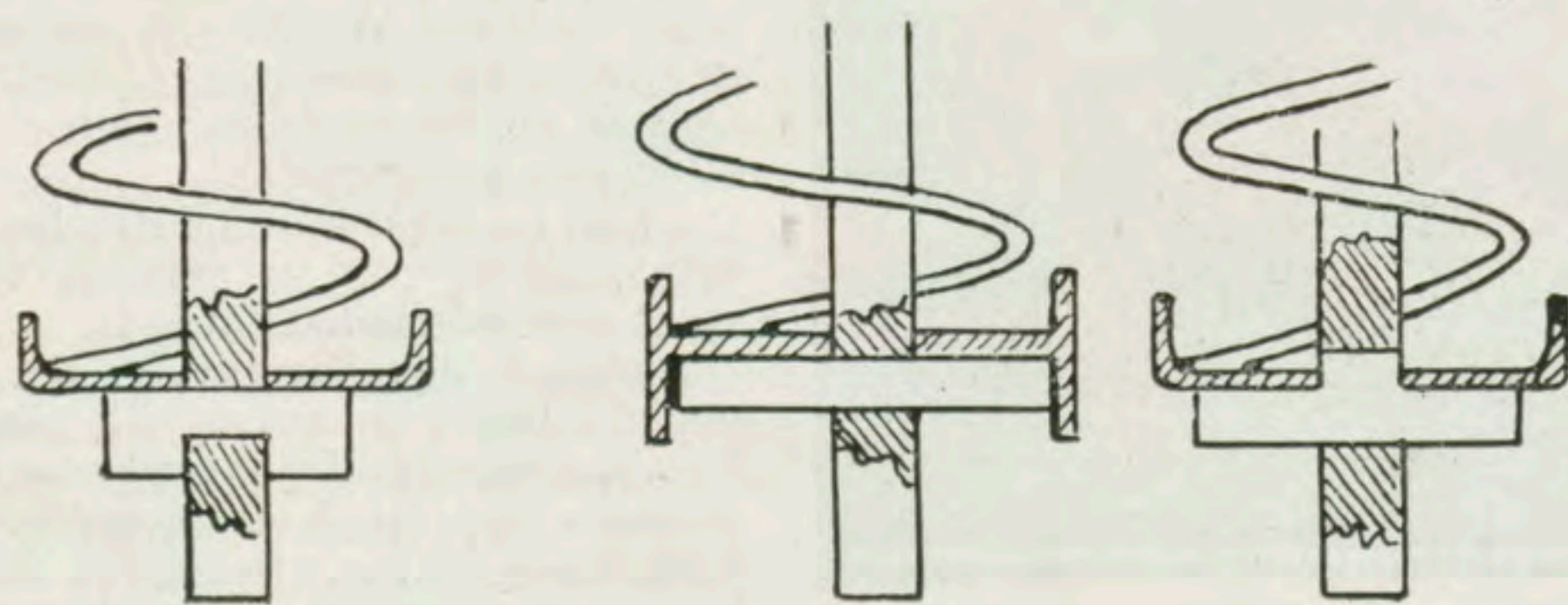


Fig. 3.

Quelques procédés pour fixer le ressort à la queue du clapet.

On s'est attaché aussi à refroidir le plus possible en l'entourant d'eau, le siège des soupapes d'échappement. Notre fig. 1 montre bien le soin pris par le constructeur pour réaliser ce dispositif.

Le ressort et ses organes de fixation Le ressort est un ressort à boudin, qui s'appuie d'un côté sur le guide, et de l'autre sur une rondelle de butée fixée à la queue du clapet par une clavette.

Nous ne décrivons pas tous les procédés employés pour obtenir cet assemblage. Notre figure 3 montre trois d'entr'eux.

La portion du cylindre qui contient la soupape se nomme « chapelle ». Elle est fermée à sa partie supérieure par un bouchon en bronze, muni d'un joint.

La chapelle communique avec le cylindre par un orifice que l'on aperçoit sur la fig. 1.

La soupape Telle est la soupape automatique dite « commandée », employée uniquement aujourd'hui sur les moteurs de voiture. Nous verrons tout à l'heure comment on commande ses mouvements.

Mais on peut employer pour l'admission un autre genre de soupape, qui fonctionne sans organe mécanique de commande. On sait, en effet, qu'au premier temps du cycle, la pression baisse dans le cylindre, quand le piston descend. Si donc notre soupape d'aspiration est munie d'un ressort suffisamment faible, il arrivera un moment où la pression atmosphérique, s'exerçant sur la face externe, fera céder ce ressort. La soupape s'ouvrira.

Une soupape automatique pourrait, en principe, être identique à une soupape commandée. En fait, il en est autrement.

La soupape automatique comprend un siège séparé. Son clapet, beaucoup plus léger que celui d'échappement, a aussi la queue plus courte. Il est rappelé sur son siège par un ressort beaucoup plus faible, ressort fixé à la queue du clapet par une rondelle de forme particulière, appelée souvent « tête » et la clavette traditionnelle. (Voir fig. 2).

Le siège de la soupape automatique repose sur une surface *ad hoc* ménagée dans la chapelle, par l'intermédiaire d'un joint. Il est fortement appuyé contre son logement par une sorte de cloche en bronze qui porte le nom de pipe d'aspiration. Cette cloche est, elle-même, maintenue par un écrou creux vissé dans le cylindre. D'autres procédés de fixation sont, d'ailleurs, communément employés.

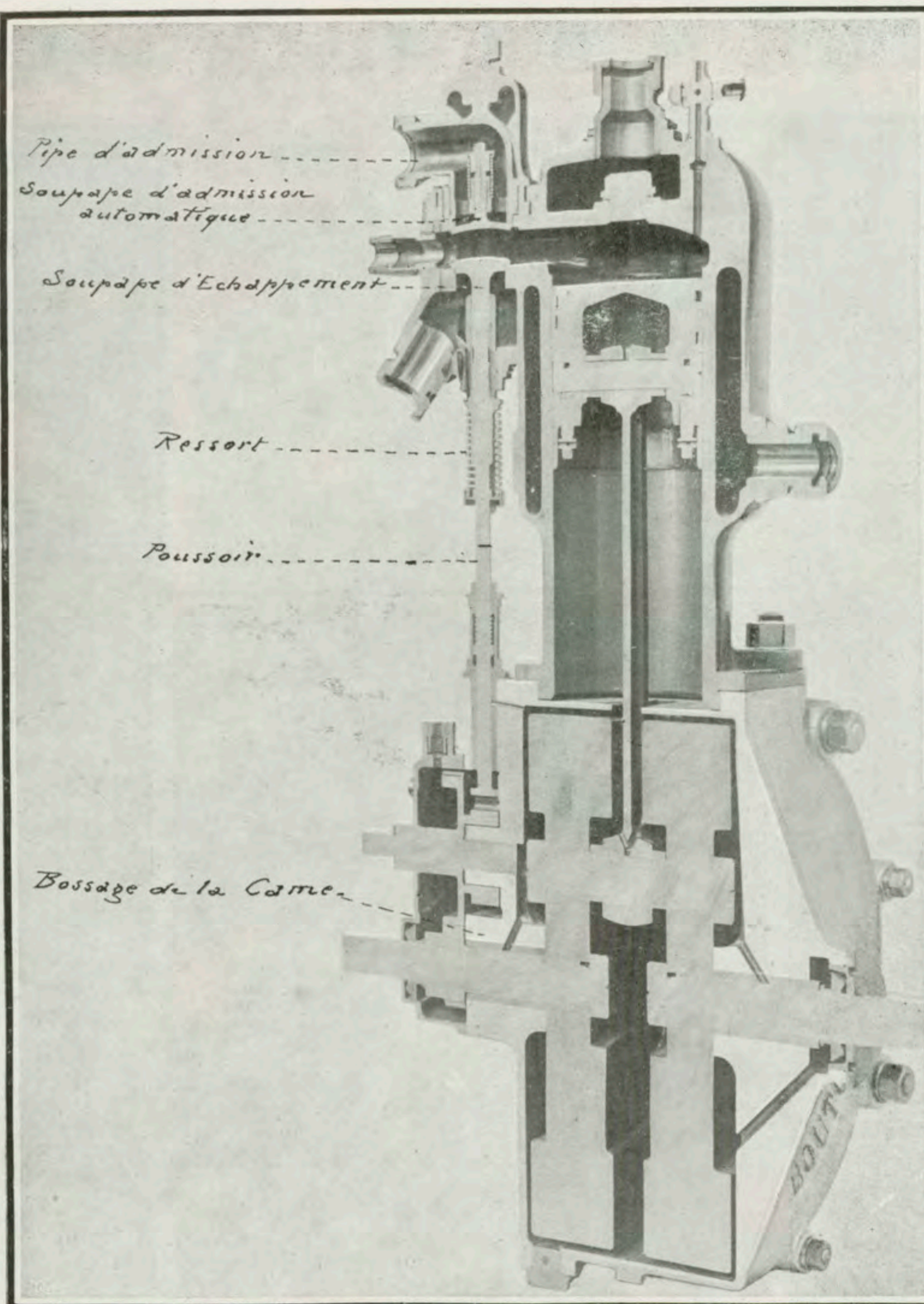
Comme on peut le voir, la rondelle de fixation du ressort est très épaisse : quand la soupape s'ouvre, elle vient buter contre l'extrémité du guide, limitant ainsi la course. La grandeur de la levée d'une soupape d'aspiration a, en effet, comme nous allons le voir, une extrême importance.

Et maintenant, pourquoi avoir abandonné l'emploi de la soupape automatique, qui présentait au moins l'avantage d'une simplicité plus grande, puisqu'elle n'exigeait, pour son fonctionnement, aucun organe supplémentaire ?

Soupapes automatiques ou soupapes commandées ? discuté longtemps pour déterminer quelle était la meilleure soupape d'admission automatique, ou s'ouvrant mécaniquement.

Voici, résumés en quelques mots, les arguments qui militent en faveur de l'un ou de l'autre système.

Dans un moteur à régime lent,



Coupe d'un moteur monocylindrique.

On aperçoit très nettement les deux soupapes et on se rend compte de leur fonctionnement.

les gaz frais, arrivant dans le cylindre, s'échauffent rapidement au contact des parois chaudes de la chambre d'explosion. Ils se dilatent, par conséquent, et peuvent avoir des tendances à ressortir du cylindre, s'ils trouvent ouverte la soupape d'admission. De là, une perte de puissance, puisque la masse des gaz utilisés sera plus faible. Dans ce cas, la soupape automatique prévaut : en effet, dès que la pression intérieure approche de la pression atmosphérique, le clapet, rappelé sur son siège par son ressort, ferme toute sortie aux gaz.

Il en est autrement dans un moteur à rotation rapide. Là, en effet, les gaz admis n'ont pas le temps, pendant la courte période d'admission, de se réchauffer suffisamment pour que leur pression varie d'une façon appréciable : nous pouvons être assurés que, tant que le piston descend dans le cylindre, la pression y est inférieure à la pression atmosphérique.

Mais un autre phénomène intervient. Une course du piston dure, par exemple, 1/50 ou 1/60 de seconde. Or, il faut que, l'aspiration finie, la soupape se ferme assez vite pour permettre la compression.

Elle doit donc être munie d'un ressort énergique qui la referme en moins d'un tiers de course (1/150 de seconde). Les soupapes automatiques ne peuvent pas avoir ce ressort énergique. Elles se refermeront donc trop tard, quand la course ascendante du piston sera commencée, et, par conséquent, le gaz va s'échapper du cylindre avant leur obturation complète.

Il est facile de se rendre compte de ce phénomène, en perçant un trou (s'il n'y en a déjà) dans la tuyauterie d'admission d'un moteur à soupapes automatiques. Quand, le moteur étant en marche, on approche la main de cet orifice, on perçoit nettement une série de petits souffles froids et précipités, dus aux gaz qui ressortent du cylindre pendant la fermeture de la soupape.

La soupape automatique est donc condamnée pour le moteur d'automobile. Cependant, comme on la rencontre fréquemment sur nombre de moteurs anciens, il est nécessaire d'en dire quelques mots.

Régler d'une soupape automatique Le chauffeur peut être amené à régler une soupape automatique. Il dispose de deux variables : la levée de la soupape, la tension du ressort.

La valeur de ces variables a été réglée par le constructeur. Ne cherchons pas à faire mieux que lui, et contentons-nous d'adopter les valeurs qu'il a fixées.

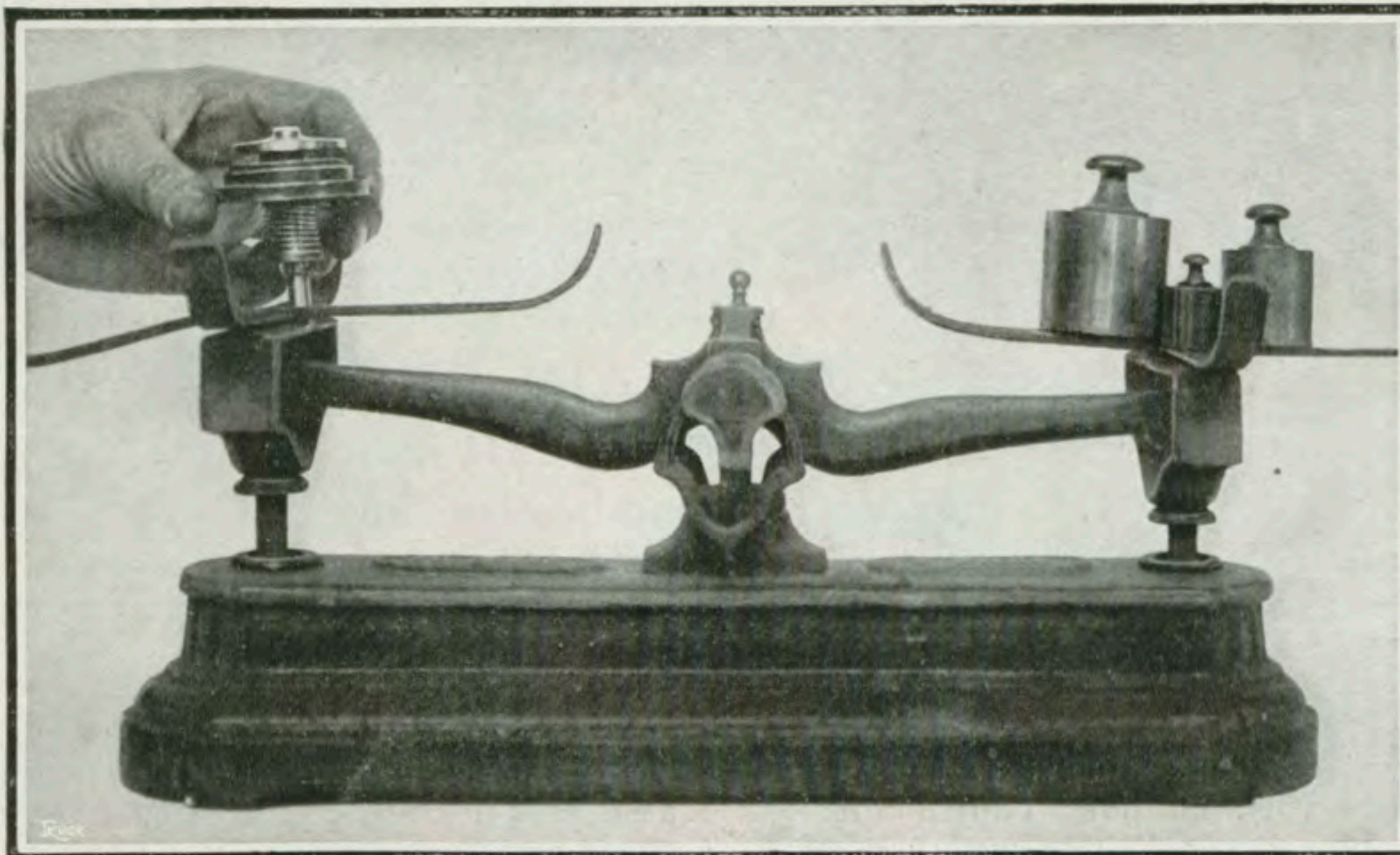
Pour ce faire, prenons une soupape neuve. Mesurons la distance qui sépare l'extrémité du guide de la face inférieure de la rondelle de fixation : c'est la levée de la soupape, que nous noterons soigneusement pour la retrouver à l'occasion.

Reste à tarer le ressort. Pour cela, prenons une balance, une vulgaire balance à poids. Tenant la soupape renversée par son siège, appuyons l'extrémité de la tige du clapet sur un des plateaux. Mettons des poids dans l'autre plateau jusqu'à ce que le ressort cède, et que le clapet se soulève un peu, environ de la moitié de sa levée. La simple lecture des poids nous donne la tension du ressort, que nous notons en notre calepin à côté de la levée.

Quand, dans la suite, notre moteur faiblira et refusera de prendre les allures vives, il sera bon de vérifier la tension du ressort. S'il est trop mou, il faut le changer.

On peut lui donner un regain d'énergie pour quelque temps en l'allongeant jusqu'à ce que les spires s'écartent au-delà de leur position ordinaire. Mais ce n'est là qu'un expédient qui, s'il peut rendre des services sur la route, ne peut être substitué à un changement de ressort.

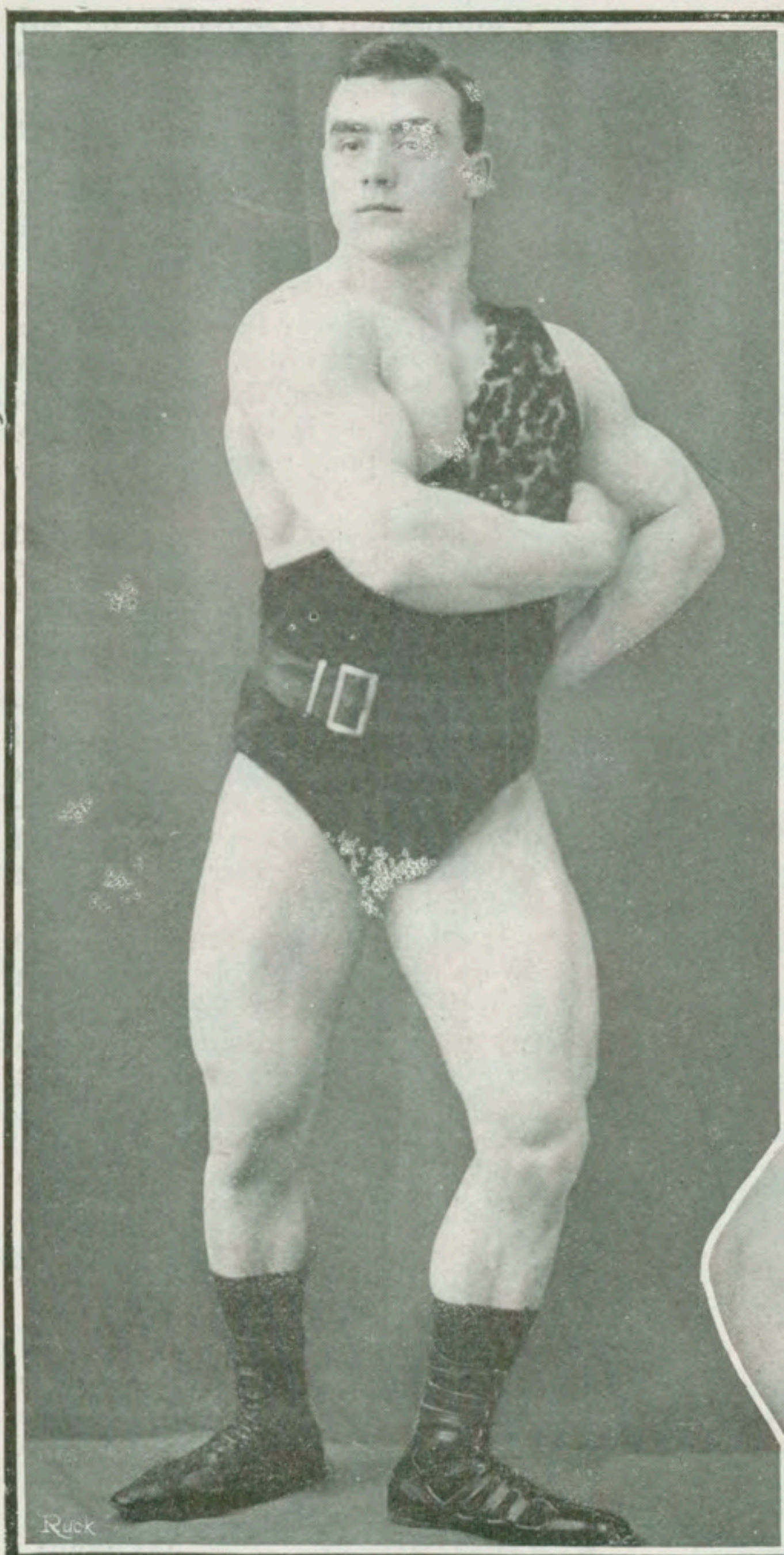
H. PETIT.



Tarage du ressort d'une soupape automatique.

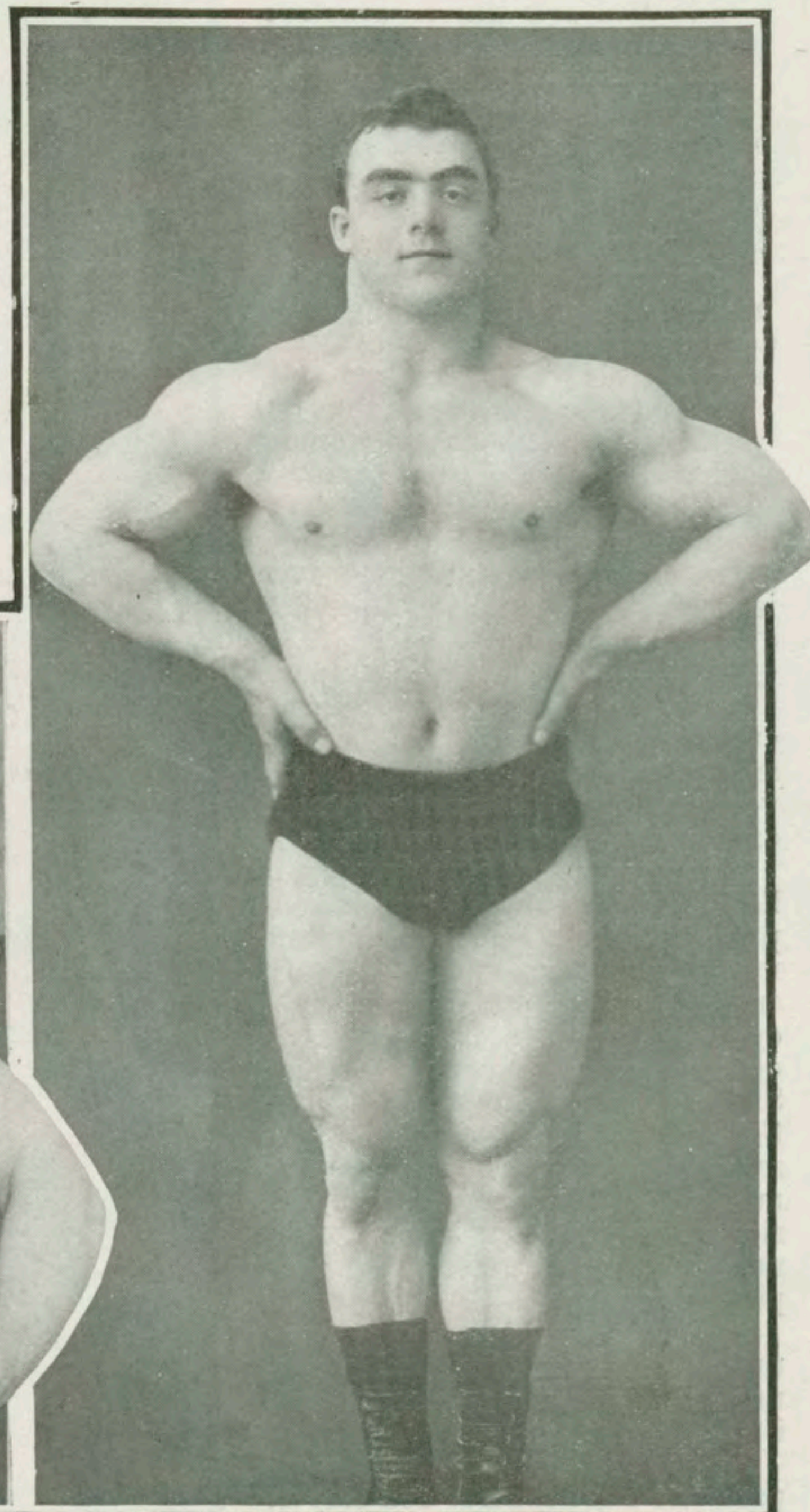
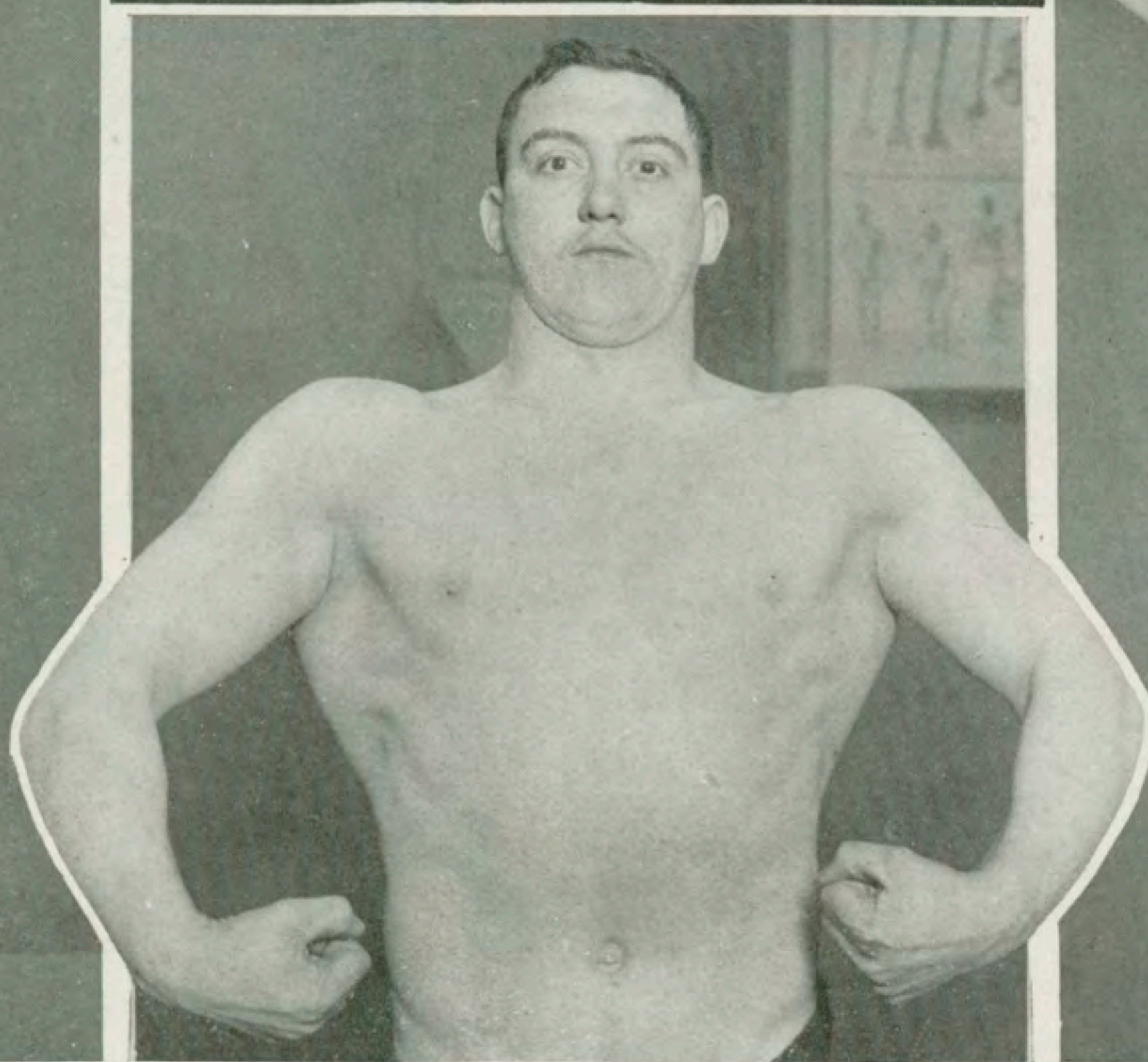
Les poids nécessaires pour faire lever la soupape de son siège mesurent la résistance du ressort, ici 250 grammes.

LE MATCH DERIAZ = LEMAIRE



La lutte sincère est tellement rare qu'il était intéressant de ne pas passer sous silence le match Maurice Deriaz-Louis Lemaire qui s'est disputé samedi soir à l'Hippodrome. Inutile de vous présenter les deux athlètes en présence: Maurice Deriaz est le splendide poids moyen devant lequel tous les lutteurs de son poids (et au-dessus) ont dû s'incliner. Quant à Louis Lemaire, c'est lui qui, lors de la finale du Championnat de France amateurs, organisé par la *Vie au Grand Air*, a résisté deux heures et demie au fameux Nytram.

Il a tourné professionnel depuis. Maurice Deriaz a réussi à triompher de son brillant adversaire, mais ce ne fut pas sans peine.



Maurice Deriaz.

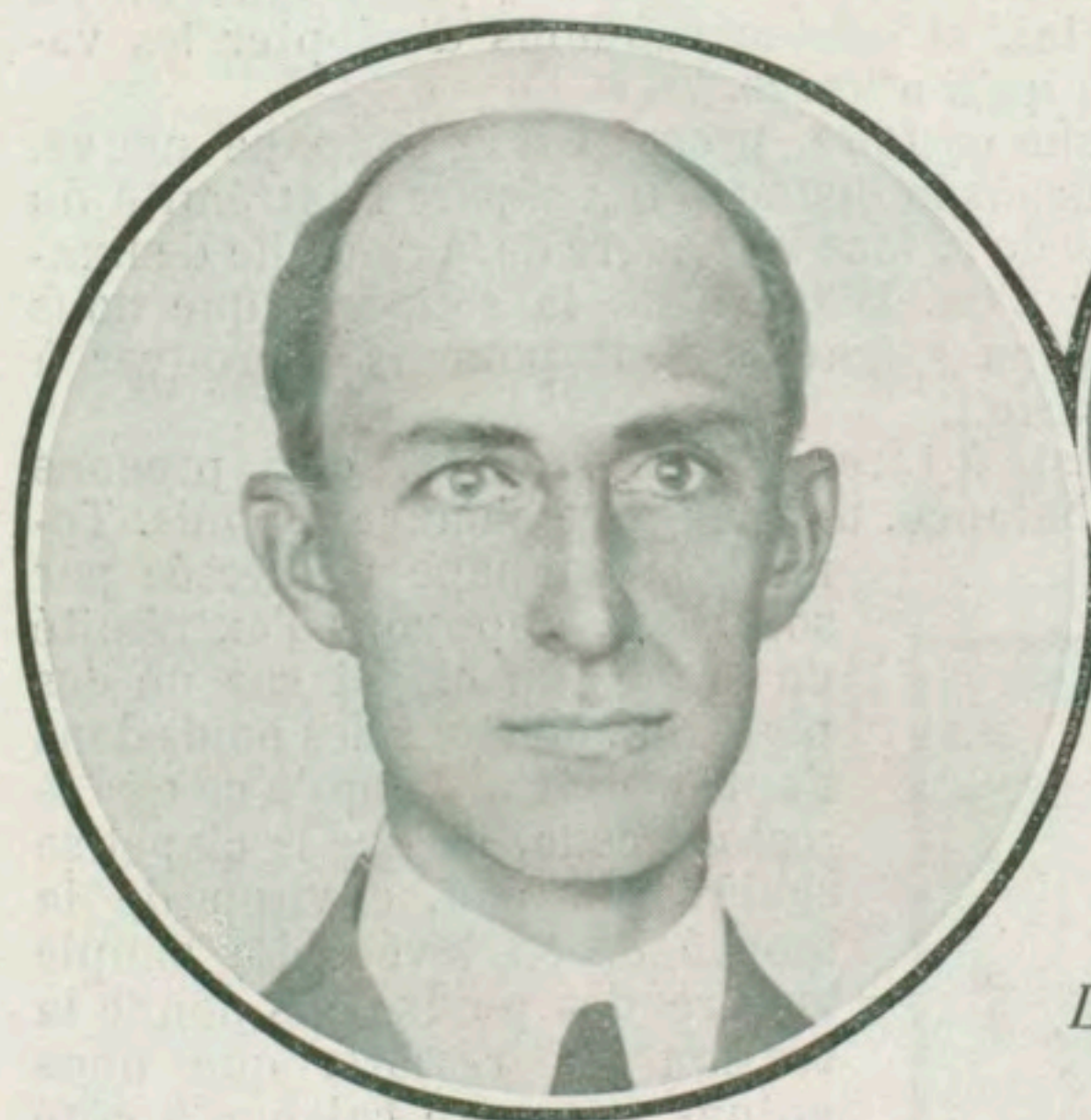
Maurice Deriaz ne se contente pas d'être un lutteur de première force. Il est aussi un modèle de beauté plastique.

Louis Lemaire.

La révélation du championnat de la Vie au Grand Air; il a vaillamment résisté au terrible adversaire que fut pour lui Deriaz.

L'académie de Deriaz.

Nul athlète n'est aussi bien proportionné et aussi bien développé que Deriaz, champion du monde des poids moyens.



Wilbur Wright

Dont les vols au Mans et à Pau resteront fameux.



Victor Breyer

Les auteurs de « la Vie et les Inventions des Frères Wright. »



Robert Coquelle



Orville Wright

Qu'un accident a forcé d'interrompre la série de ses expériences.

DANS SON PROCHAIN NUMÉRO

LA VIE AU GRAND AIR

commencera la publication de

La Vie et les Inventions des Frères Wright

Par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE

Nos deux collaborateurs, dont l'un fut le premier dans la presse française à interviewer les deux fameux aviateurs, et les témoins de leurs premiers vols, et dont l'autre fut le seul à pouvoir interroger le plus jeune d'entre eux après son terrible accident d'Amérique, étaient plus qualifiés que qui que ce fût pour présenter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, l'histoire des inventions des premiers hommes-oiseaux.

Leur récit prendra les frères Wright au début de leur existence, alors

qu'ils ne pensaient guère à réaliser l'appareil qui va peut-être transformer la société moderne. Il les suivra dans leurs expériences, nous fera assister à leurs découragements comme à leurs joies et les accompagnera jusqu'aux plaines triomphantes d'Auvours et de Pont-Long.

Une série de photographies inédites et de documents curieux illustreront cette série d'articles que tous les sportsmen curieux de connaître les dessous de l'histoire de ces mystérieux inventeurs, liront avec le plus grand intérêt et tiendront à conserver.

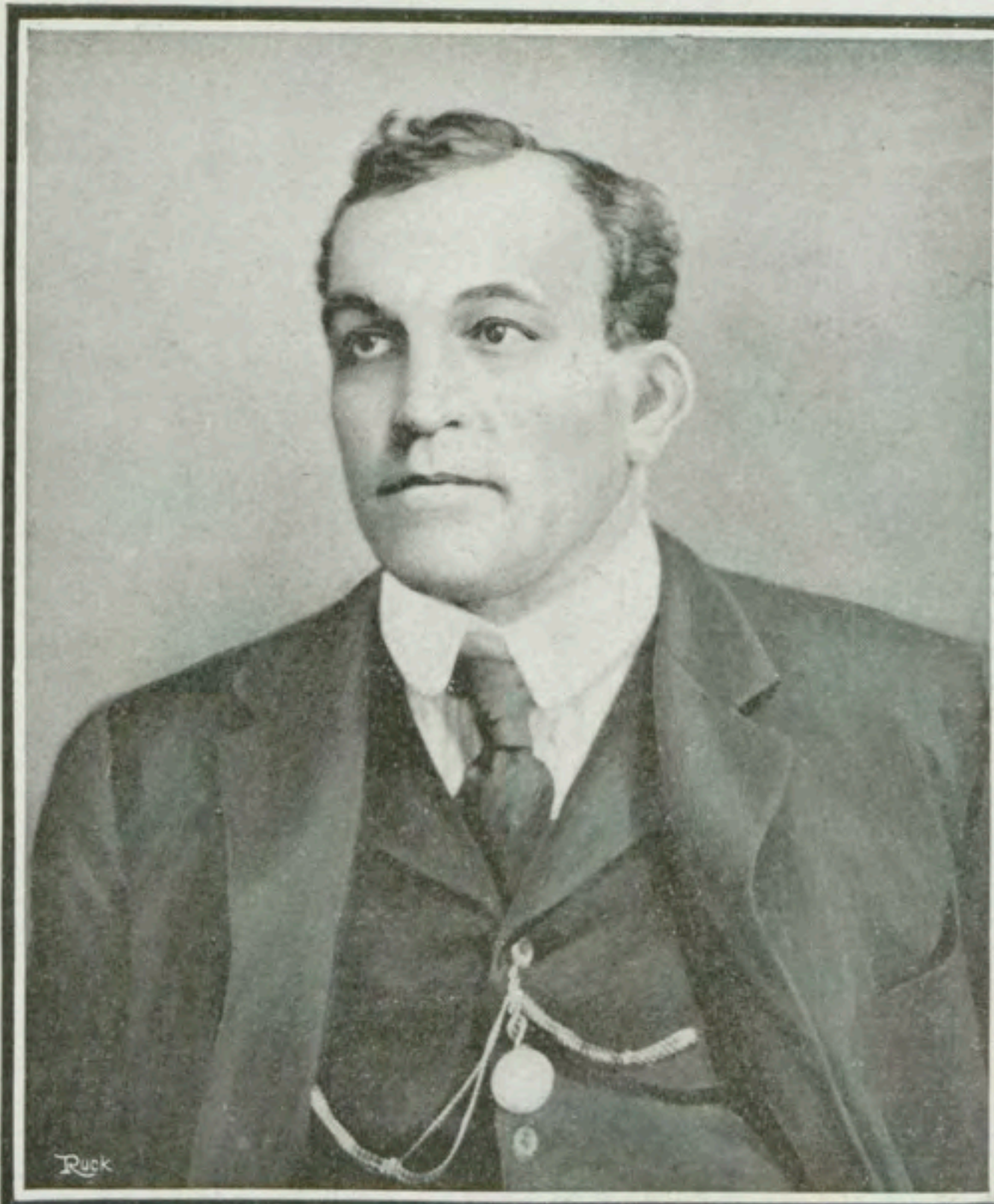
LA RENTRÉE DE JEFFRIES

Le fameux champion du monde, comme nous l'avons toujours dit, va rentrer dans le ring pour reprendre son titre au détenteur actuel, Jack Johnson

JAMES J. Jeffries a repris l'entraînement. Retiré officiellement du ring depuis 1905, faute de combattants dignes de lui, en Américain qui se respecte, il ne veut pas qu'un nègre soit champion du monde et va tenter de reprendre à Johnson le titre qu'il détient depuis le 26 décembre 1908. Il semble que Jeffries doive réussir dans son entreprise. Il paraît d'une classe très supérieure à celle de Johnson et, de l'avis des Américains qui ont vu les deux hommes à l'œuvre, l'ancien champion doit avoir facilement raison du nègre jaune. L'avenir nous l'apprendra. Ce combat sera peut-être donné en France — la chose ne serait pas extraordinaire — et M. Hugh Mac Intosh, organisateur et arbitre du match Johnson-Burns, est en ce moment en Amérique pour faire signer Jeffries.

En attendant (le temps est de l'argent) le célèbre James s'exhibe au Vaudeville de New-York. Il est managé par M. William Morris. Il est intéressant, à ce propos, de rappeler sa carrière.

Né le 15 avril 1875, à Carroll, il va donc avoir 34 ans. Sa taille est de 1 m. 86 et son poids, en pleine forme, est de 99 kil. 800. Il débuta dans le ring en 1896, mettant Dan Long knock-out en 2 rounds à San Francisco. Depuis, ce fut pour lui une liste ininterrompue de victoires. Il ne subit qu'un échec que lui infligea Jack Munroe en 4 rounds, à Butte, le 19 décembre 1903. Mais il relevait de maladie et, malgré cela, faillit mettre son adversaire knock-out. La décision, néanmoins, fut rendue contre lui. Le 26 août 1904, il prenait sa revanche knock-out en 2 rounds, le seul homme qui ait eu la chance de le vaincre. Sa carrière comporte 21 combats qui se répartissent ainsi : 11 victoires par knock-out, 7 aux points, 2 matches nuls (l'un avec Gus Ruhlin, le 17 juillet 1897, à San Francisco en 20 rounds, l'autre avec Joe Choynski, le



La dernière photographie de Jeffries.
James Jeffries, en gentleman, photographié depuis qu'il a repris son entraînement.

30 novembre 1897, également à San Francisco en 20 rounds et 1 défaite. Les victoires par knock-out, il les a remportées sur Dan Long (2 rounds), T. Von Buskirk (2 rounds), H. Baker (9 rounds), B. Fitzsimmons (11 rounds), J. Finnegan (1 round), Jim Corbett (23 rounds), Joe Kennedy (2 rounds), Gus Ruhlin (5 rounds), Fitzsimmons (8 rounds), Jim Corbett (10 rounds).

Jack Munroe (2 rounds). Ses victoires aux points ont été gagnées sur Joe Goddard, Peter Jackson, Pete Everett, Tom Sharkey, Bob Armstrong, Tom Sharkey (pour la seconde fois) et Hank Griffin.

Il devint champion du monde en 1899, le 9 juin, mettant Bob Fitzsimmons knock-out à Coney Island au onzième round. Ne trouvant plus d'adversaires, il se vit dans l'obligation de se retirer. Jack Johnson, nègre, étant devenu champion du monde, Jeffries s'est remis à l'entraînement et va reprendre les gants.

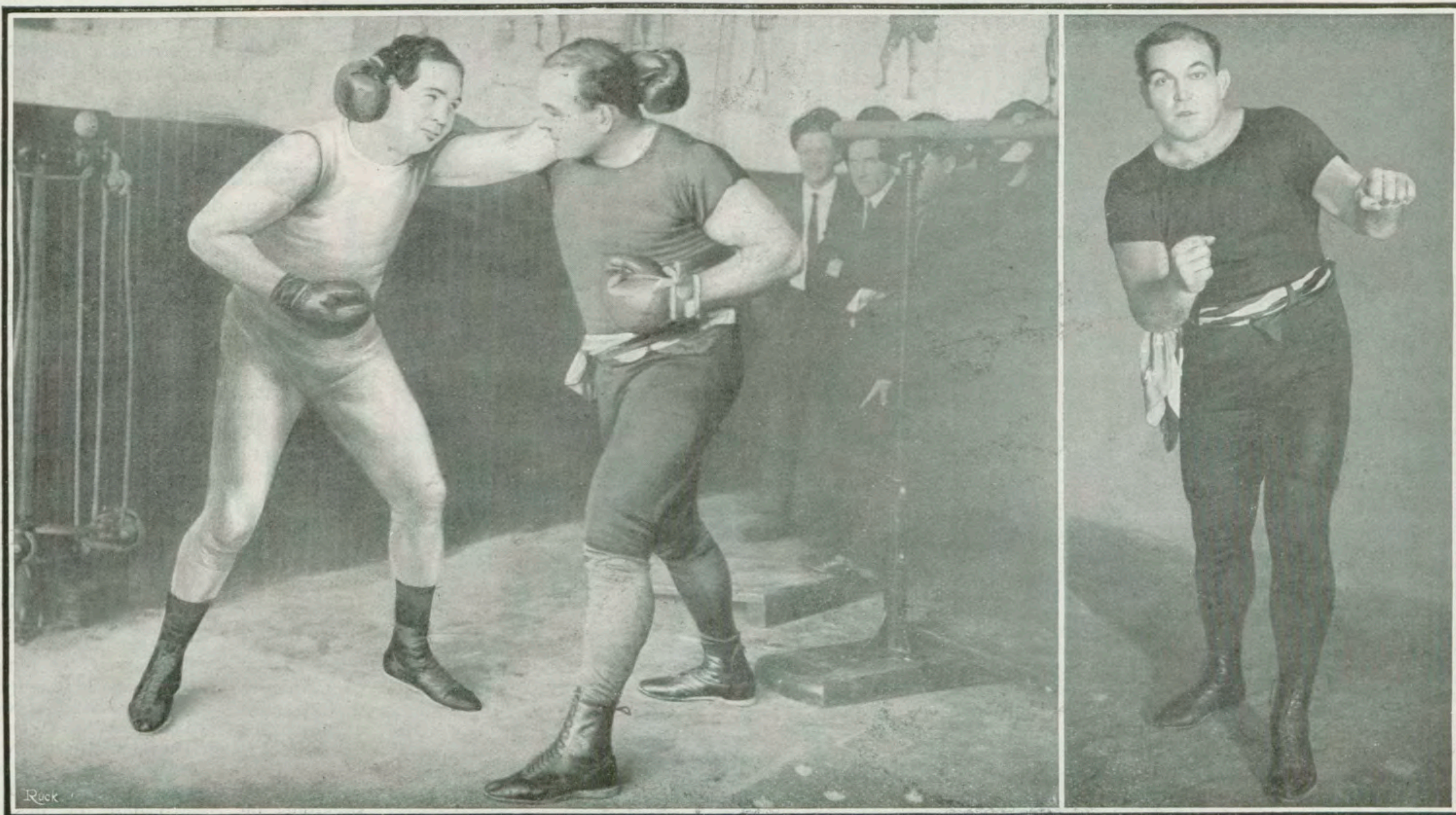
De haute taille, avec des muscles et des membres très puissants, il était surtout un terrible frappeur et un encaisseur merveilleux. La force et l'endurance, telles étaient ses qualités principales.

Il s'était retiré à la campagne où il menait l'existence du gentleman-farmer millionnaire.

Il va reprendre la vie sportive avec ses exigences, ses joies et ses déboires et justifiera ainsi pleinement ce que nous disions de lui dans notre livre *la Boxe* : « Il est probable qu'il n'est pas mort pour le sport, et que, si Jack Johnson bat Tommy Burns, nous le reverrons à l'ouvrage. »

Rappelons les recettes et les gains réalisés dans les principaux matches de Jeffries : le 3 novembre 1899, lorsqu'il fut vainqueur aux points de Tom Sharkey à New-York, la recette atteignit 331.500 francs et les boxeurs reçurent 182.325 francs. Le 15 novembre 1901, la recette du combat avec Ruhlin fut de 154.000 francs. 96.250 francs revinrent aux antagonistes. Le 25 juillet 1902, avec Fitzsimmons, il reçut 111.300 francs et les entrées furent de 159.000 francs. Lors du match Jeffries-Corbett (14 août 1903), la recette fut de 316.700 francs et 218.190 francs furent réservés aux deux hommes. Enfin, pour son match avec Munroe, la recette atteignit 108.805 francs et la bourse 76.160 francs.

JACQUES MORTANE.



Jeffries à l'entraînement.

James Jeffries a commencé à donner des exhibitions au Vaudeville de New-York. Il est managé par M. Williams Morris. Il est entraîné par le boxeur, poids lourds, Sam Berger, qui pèse 93 kilos. M. Mac Intosh est parti pour l'Amérique afin de conclure le match avec Johnson.

James Jeffries.

Jeffries vient de reprendre l'entraînement, pour disputer à Johnson le titre de champion.

BOUIN GAGNE LE CROSS NATIONAL A AMIENS



L'arrivée du vainqueur, Bouin.

Le juge à l'arrivée, fait tendre le fil de laine, superflu en l'occurrence, puisque Bouin gagne de 800 mètres.



Le premier passage au Petit Saint-Jean.

Après avoir laissé Keyser mener pendant quelques kilomètres, Bouin prit bravement la tête, suivi de Keyser qu'il lacha bientôt d'une façon irrésistible, pour terminer premier, en 59 m. 32 s. à 800 mètres devant son rival.

Le premier Cross National couru en province est gagné par un provincial. Les favoris des deux classements, Keyser et le Métropolitain-Club sont battus.

L'union des Sociétés Françaises de Sports athlétiques a fait dimanche un essai de décentralisation dont on ne saurait trop la féliciter. Pour la première fois, le Cross National, a été couru en province et pour la première fois, le Championnat de France de Cross-Country a échappé à un Parisien. J'entends à un membre d'un club parisien, puisque le tenant, Keyser, était hollandais. Il est temps que nous nous habituions à ne plus considérer le sport comme le domaine exclusif des Parisiens. Pour le football, c'est déjà fait, le trophée du rugby est déjà passé une fois à Bordeaux et il pourrait bien y retourner cette année. Voici maintenant qu'en course à pieds, une étoile aussi est née en province. En réalité, il ne s'agit pas d'une révélation, Jacques Bouin, le nouveau champion n'est pas un nouveau venu. Il courait le National pour la troisième fois et la deuxième, il ne fut battu que par Keyser et Raguenau. C'est un bel athlète, un peu grand et un peu lourd pour un coureur de fond. Il n'en a que plus de mérite d'avoir triomphé dans le terrain détrempe de dimanche dernier. C'est également une excellente chose de faire assister les principales villes de province successivement aux grands événements athlétiques. C'est bien le meilleur mode de divulgation de sport et le fait qu'à Amiens, un jour d'élection législative, près de 4.000 personnes soient allées applaudir à une course à pied est le meilleur encouragement à continuer le système inauguré cette année.

Cependant, la campagne picarde se prête mal à une épreuve de cross. Nous sommes loin des pittoresques sous-bois de Saint-Cloud ou des talus escarpés de Verrières, mais cela vaut encore mieux que les tessons de bouteilles de Colombes. En réalité, ce fut presque une course mi-piste, mi-route; à peine une traversée de terres labourées, mais les chemins étaient tellement défoncés par le dégel subit qui avait fait fondre en une matinée la couche de 20 centimètres de neige qui couvrait le sol que les routes étaient aussi pénibles que des

champs détrempés. Une grimpe escarpée et une descente rapide de 100 mètres constituaient les seuls accidents. Sur un pareil terrain, Bouin, habitué plutôt au sol desséché du Midi semblait handicapé. Il s'en trouva, au contraire, fort bien.

En réalité, il n'y eut pas de lutte. J'ai assisté au passage des coureurs à deux endroits différents, « à la grimpe » du Petit Saint-Jean au premier tour, et à la descente du réservoir au second. Au premier tour, Bouin menait devant Keyser; tous les autres étaient lachés.

Au second tour, quel ne fût pas notre étonnement de voir Bouin déboucher seul d'un chemin creux et pénétrer dans le labour qu'il fallait traverser, tandis qu'aucun autre coureur n'était en vue. Les 500 mètres de terres labourées étaient franchis, quand Keyser apparaissait, et quand je le vis franchir ensuite la ligne d'arrivée et briser de la poitrine le fil de laine superflu, 800 mètres environ le séparaient du second. Puisse le coureur marseillais affirmer encore sa forme pour le Cross International où il va nous représenter la semaine prochaine!

Dans la course par équipes, la lutte ne fut pas moins vive. Une rivalité aiguë règne entre le Métropolitain-Club tenant du Challenge et le Sporting-Club de Vaugirard et dans les deux clubs, tous les équipiers firent preuve d'un magnifique esprit sportif, poussant jusqu'au bout pour faire triompher leurs couleurs. Une chute de Thierry, qui perdit 7 places dans le dernier tour de piste, coûta sans doute la victoire au Métro. La victoire de Vaugirard fait honneur à son président, l'excellent coureur Raguenau qui sut affiner son équipe pour la victoire.

Derrière Keyser se sont classés Versel, Lizandier, Dreher, Courbiton, Millerot, Filiâtre, Fayollat. Le premier provincial après Bouin, est Terris, également de Marseille, arrivé dixième. Ces dix hommes représenteront la France le 20 mai, en Angleterre, au Cross International qui se disputera à Derby.

M. V.



Keyser mène au départ.

Keyser, l'imbattable, a trouvé son maître en Jacques Bouin, le représentant de Marseille. Il finit second en 1 h. 2 m. 0 s. 3/5.



Dans le vestiaire, avant le départ.

Les vestiaires avaient été installés aux usines Esnaut-Pelterie, voisines de l'Hippodrome, où se faisaient le départ et l'arrivée.

Dans un ravin.

Lizandier (12) et Dreher (7), tous deux du Métropolitain-Club, se sont classés quatrième et cinquième.



Dans les terres labourées.

Thierry (19), s'est classé dix-neuvième, Terris (201) et Norise (405), n'ont pas été classés.

Raguenau donne les derniers conseils à son équipe.

Le Sporting Club de Vaugirard a pris la première place dans le classement par équipes, battant le Métropolitain-Club, par 65 points à 70.

SUR ROUTE ET SUR PISTE

Suite
et fin (1)

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Lucien Petit-Breton termine aujourd'hui son traité Il étudie les records et les diverses performances accomplies par les principaux coureurs suivant les divers modes admis dans le sport cycliste

CHAPITRE VIII

LES DIVERS RECORDS. — LES RECORDS ATHLÉTIQUES ET LES RECORDS ACROBATIQUES. — LES LIMITES DE LA VITESSE. — LA VITESSE EST, A QUELQUES EXCEPTIONS PRÈS, EN RAISON INVERSE DE LA VALEUR DU COUREUR.

Je demande pardon aux lecteurs qui ont bien voulu me lire attentivement jusqu'ici. Je vais aborder une question assez aride. Je me servirai surtout de chiffres. Et je sais que ce n'est pas très amusant à lire. Mais je jugerai cette étude incomplète, si je ne consacrais pas aux records un chapitre spécial. Je ne passerai pas en revue tous les records, ils sont trop nombreux. J'étudierai simplement les principales performances accomplies, et si le lecteur ne trouve pas ces lignes intéressantes, qu'il se dise bien qu'il aura souvent besoin de s'y référer lorsqu'il aura des discussions sur les divers records.

Prenons d'abord l'heure. Le record de l'heure

records derrière motocyclettes sont détenus par des étrangers, Walthour (Américain), Tommy Hall et Wills (Anglais), Verbist (Belge), et que les records les plus athlétiques, ceux qui nécessitent un réel effort, sont l'apanage des Français Berthet, Brocco et moi.

Je ne chercherai à en tirer aucune conclusion, car ce résultat est plutôt dû à une coïncidence. Je pense bien qu'il est des étrangers qui au-



Petit-Breton et Vanoni.

Vanoni a fait équipe avec Petit-Breton dans les Six Jours en 1906 et, après l'abandon de Darragon, en 1907.

raient fait aussi bien que nous, de même que nous possédons des champions, dont les performances pourraient être fa-

cilement supérieures à celles que je viens d'énumérer.

Mais, alors que les records sans entraîneurs ou derrière entraînement humain ont une signification précise prouvant la valeur des athlètes, il n'en est pas de même de ceux derrière moteur. Ils ne signifient qu'une seule chose : que la motocyclette marche bien. Au contraire même, plus la vitesse de l'engin est grande, moins l'effort du coureur est puissant. Vous avez remarqué que, lorsqu'un train rapide passe, il entraîne derrière lui des cailloux qu'il soulève et emmène dans son sillage. De même, l'entraîneur aspire son poulain. Plus il va vite, plus le stayer doit avoir de courage et d'énergie, mais moins il a de peine à suivre. Pour un peu, il pourrait mettre ses pieds sur la fourche et se laisser aller. Jamais je n'admirerai la prouesse d'un Wills parcourant 99 kilom. 057 dans l'heure ; par contre, je trouverai splendide la fabrication de ses pneumatiques et l'habileté de l'entraîneur à mettre sa machine au point pour lui faire rendre toute sa vitesse pendant 60 minutes de suite. Le seul mérite du coureur, si mérite il y a, est de ne pas avoir peur de se tuer et de se moquer du danger. Car là, si la moindre chute se produisait, il y aurait bien des chances pour que mort s'ensuive.

Il faut donc regarder ces prouesses comme on observait celles des acrobates qui faisaient le looping the loop, la flèche humaine, le bolide, l'étoile filante, le suicidé vivant, la motocyclette infernale, l'écrasé vivant, etc., etc., que sais-je encore. Ce sont des exercices de fous qui ne redoutent pas les conséquences tragiques d'une exhibition sans autre intérêt que celui de provoquer un frisson malsain chez les spectateurs. Et, dans les vélodromes, on devrait bannir de semblables exercices : nous sommes des sportsmen et non des baladins, des athlètes et non des acrobates.



Quelques gloires présentes et passées.

A côté d'Alibert, de gauche à droite, Louis Trousselier, Lucien Petit-Breton, Aucouturier, le regretté Pottier et Giuppone.

est certainement le plus intéressant et celui sur lequel il est le plus aisé de faire des comparaisons.

Le record sans entraîneurs est détenu par Berthet avec 41 kilom. 520. Le record avec entraîneurs à bicyclette m'appartient avec 45 kilom. 050. Avec entraîneurs à tandem, il appartient à Brocco (sur piste couverte) avec 51 kilom. 378.

Avec entraînement par petites motocyclettes, le record est à Walthour avec 73 kilom. 500. Avec grosses motocyclettes sans coupe-vent : 79 kilom. 676, par Walthour. Avec entraînement par grosses motocyclettes avec petit coupe-vent : 84 kilom. 876, par Tommy Hall. Avec entraînement par grosses motocyclettes, rouleau à 20 centimètres : 87 kilom. 130, par Verbist. Enfin, avec entraînement par grosses motocyclettes, munies du grand coupe-vent : 99 kilom. 057, par Wills.

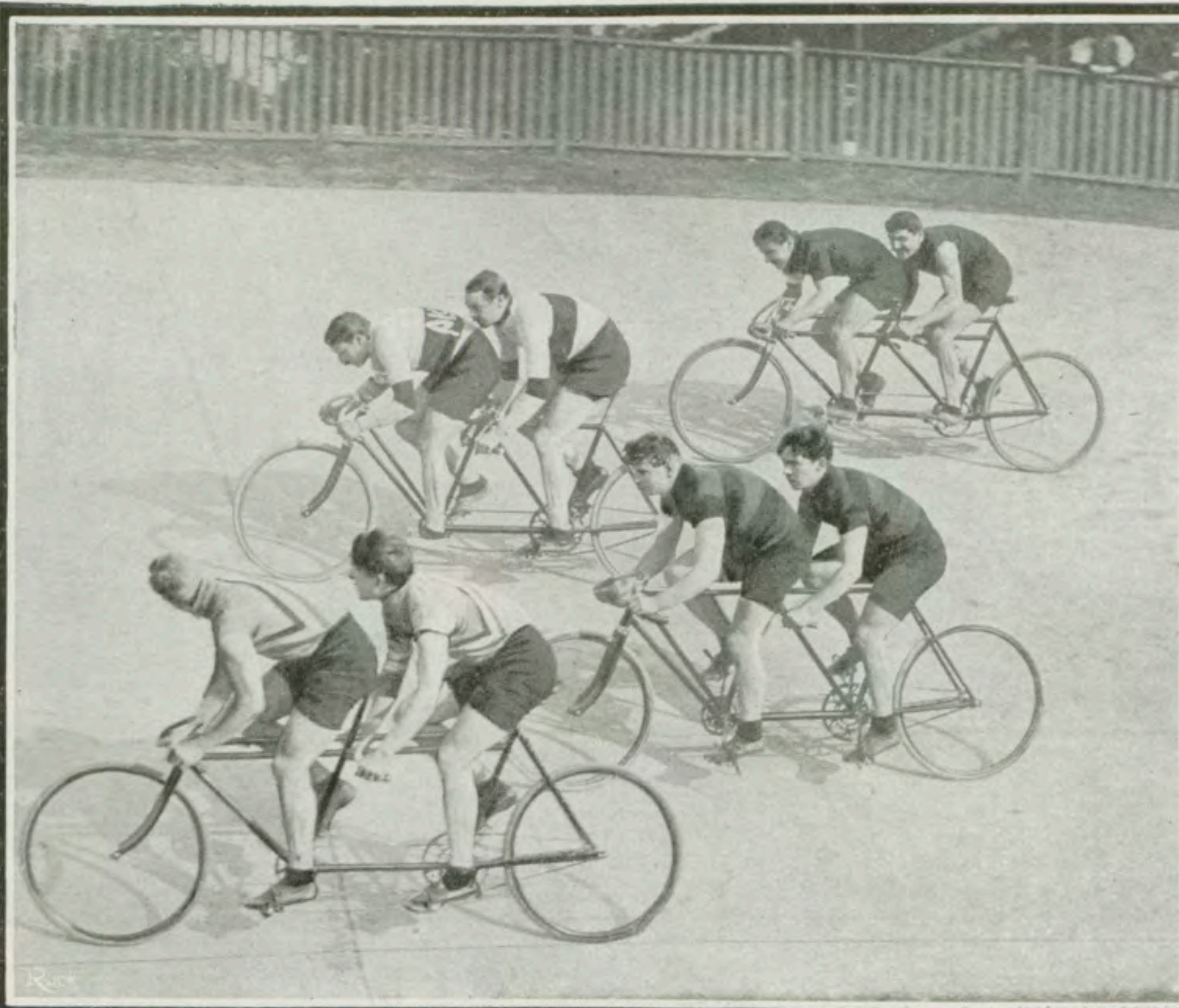
Il est curieux de constater que tous les



Gougoltz.

Le fameux coureur d'antan qui, aux Six Jours, partageait avec Petit-Breton, les sympathies du public.

(1) Voir les nos 538 et suivants.



Une belle course de tandems.

A la corde, Ellegaard-Arend, puis Mathieu-Massart, Bourotte-Joe et Georget-Carapazzi.

Il est assez intéressant de comparer les records de 1908 avec ceux de 1898. En 1898, le record de l'heure sans entraîneurs appartenait à Hamilton (Américain) qui, le 9 juillet, avait parcouru 40 kilom. 781. Personne n'y croyait : « C'est en Amérique, disait-on, c'est un canard. Aucun homme ne peut arriver à faire les 40 kilomètres dans l'heure. » On n'eût confiance dans la performance d'Hamilton que le jour où je parvins à parcourir 41 kilom. 110 dans l'heure, le 24 août 1905. Berthet, en 1907, a fait 41 kilom. 520 et je suis convaincu qu'il sera possible de dépasser les 42 kilomètres. A qui reviendra cet honneur ? Berthet me semble le plus qualifié. Donc, en dix ans, le record de l'heure sans entraîneurs n'a augmenté que de 739 mètres.

Derrière l'entraînement mécanique, en 1898, Elkes parvint à couvrir 55 kilom. 831, en 1908, Wills arrive à faire 99 kilom. 057, soit 42 kilom. 226 de plus. Ce résultat seul prouve l'inanité du sport derrière moteur. Car je vous garantis qu'on me donnerait à choisir, au point de vue sportif, je préférerais être un

Elkes qu'un Wills. L'un fut un coureur de grande classe, l'autre est un homme à records sans autre valeur que son grand courage et son indomptable énergie. Mais c'est tout : regardez-le en course.

Je n'insisterai pas davantage sur les records. S'il me fallait les étudier en détail, plusieurs numéros de la *Vie au Grand Air* n'y suffiraient pas. Je me suis contenté de traiter ce qu'on peut appeler le record-type, celui auquel sont comparées toutes les performances.

CONCLUSION

Me voici arrivé à la fin de ma tâche. Je me suis donné plus de mal pour la mener sinon à bien, tout au moins jusqu'au bout, que pour courir les trois Tours de France que j'ai gagnés.



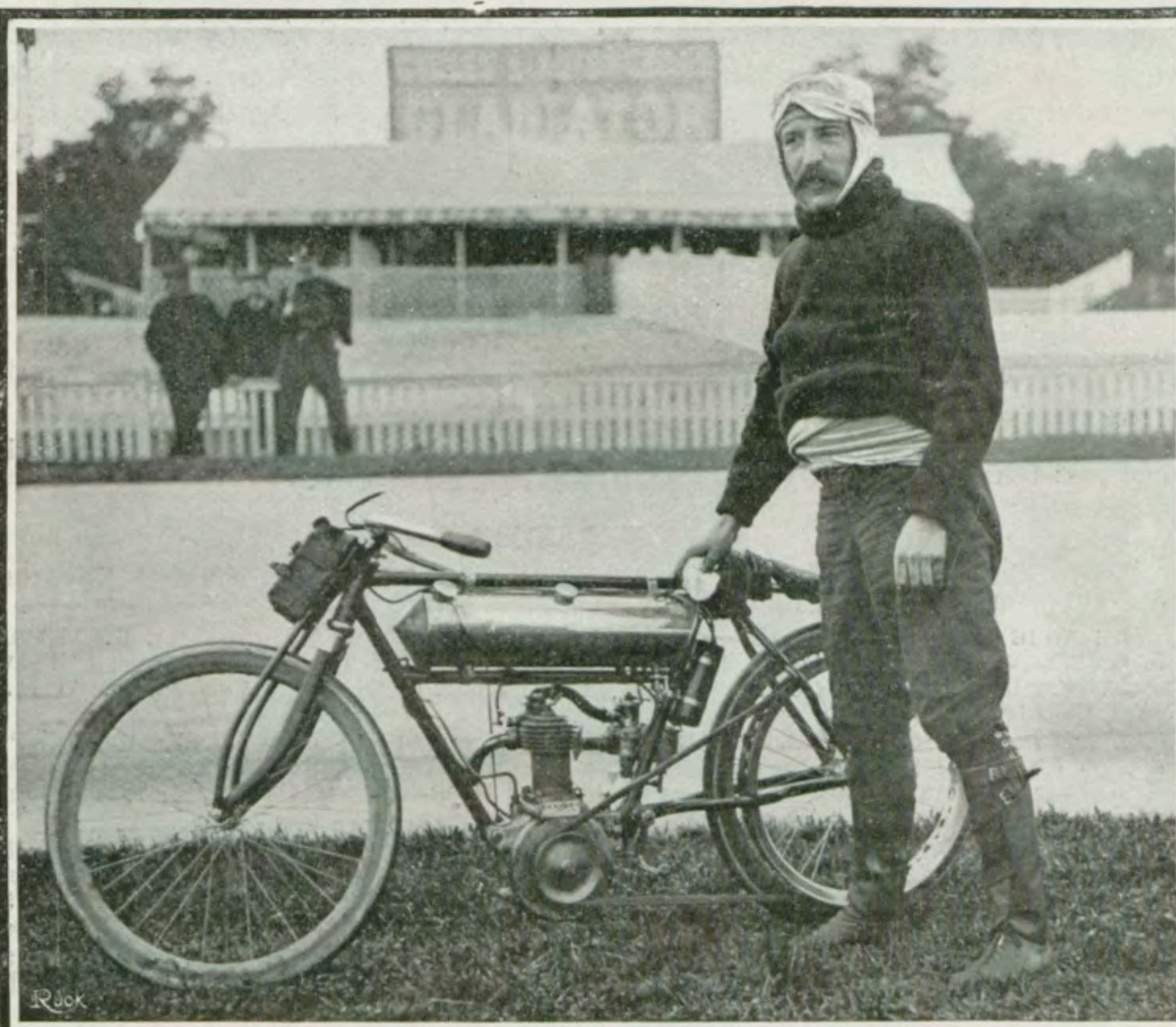
Avant les 1.000 kilomètres (1904).

Petit-Breton examine ses machines et celles de ses entraîneurs avec son manager Calais.

Maintenant, j'ai dit adieu au sport, à ses pompes (pour les pneumatiques) et à ses œuvres. J'ai fait serment de ne plus courir et j'ai pris ma retraite : je suis marié et marchand de cycles et de voiturettes à Périgueux. Est-ce un serment de coureur que j'ai prêté ? Je le crois, mais peut-on jamais dire : « Fontaine, je ne boirai plus de ton eau ! » C'est surtout sous le soleil ardent, lorsqu'on parcourt les routes de France, qu'on ne se permettrait pas de prononcer semblables paroles.

LUCIEN PETIT-BRETON.

FIN



Cissac.

Le pauvre Cissac, tué au dernier Grand Prix de l'A. C. F., fut un motocycliste de grande valeur.



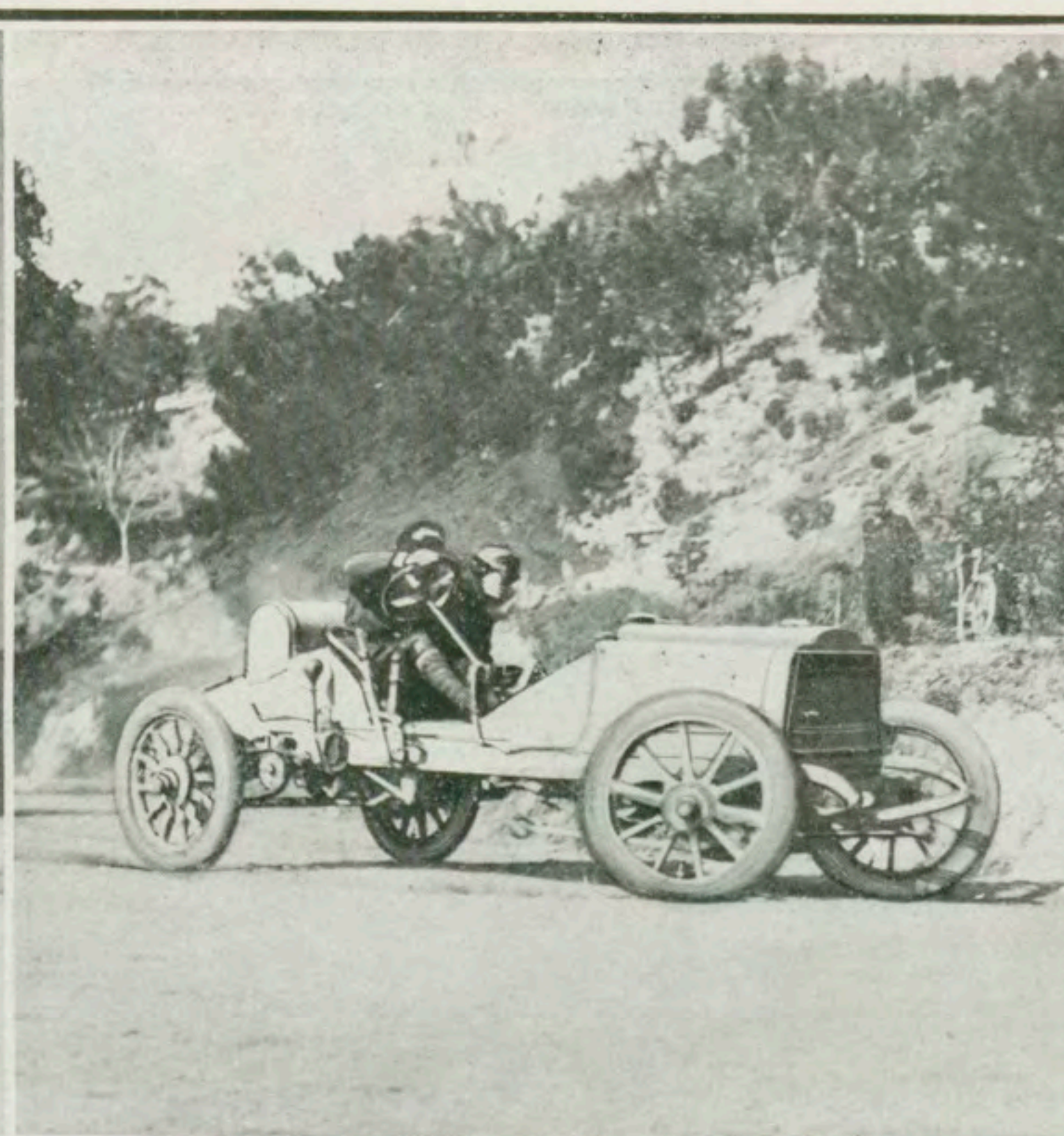
La retraite de Petit-Breton.

Petit-Breton, établi maintenant à Périgueux, a renoncé (est-ce définitif ?) aux courses cyclistes.



Le banquet de l'A. J. S.

M. Barthou, ministre des Travaux publics, prononce son discours au banquet annuel de l'Association des Journalistes sportifs.



A la course de côte de Bormes.

Halut, sur voiture Mors, vainqueur de la septième catégorie de la course de côte de Bormes, fit le meilleur temps de la journée.



Le banquet de l'U. C. P.

M. Maurice Barrès prononçant son discours au banquet de l'Union des Cyclistes de Paris.



Une course de luges à Davos.

Le parcours est agrémenté d'accidents de terrain, tel ce tunnel de neige, sur la piste de Davos.



Le jockey Wootton.

L'un des plus célèbres jockeys d'Angleterre et l'un des plus jeunes (il n'a que 15 ans). Le petit Wootton dépouille son volumineux courrier avec sa sœur.



Le ski à Saint-Cloud.

Faire du ski à Saint-Cloud au mois de mars n'est pas banal. C'est ce que nous avons vu la semaine dernière.

Principaux Résultats sportifs du 1^{er} au 7 Mars

ATHLÉTISME

SAMEDI 6 MARS. — Lutte. — Hippodrome. — Maurice Deriaz réussit à triompher de Louis Lemaire après 4 h. 6 m. de lutte.

Boxe. — Wonderland. — Henri Marchand est déclaré vainqueur aux points d'Hubert Desruelles.

Folies-Bergère. — Deux matches sans intérêt : Arthur Warner abandonne au troisième round de son match avec Moreau et Peter Brown triomphe facilement par knock-out au sixième round de Bill King, dont on faisait un épouvantail, dont on disait qu'il était un spécialiste des combats à poings nus. Il avait lancé un défi à Willie Lewis auquel il n'aurait pu résister un quart de round.

DIMANCHE 7 MARS. — Amiens. — Cross National (16 kilom. 500) : 1. J. Bouin, en 59 m. 32 s.; 2. J. Keyser, en 1 h. 2 m. 0 s. 3/5; 3. J. Versel, en 1 h. 2 m. 33 s.; 4. Lizandier, en 1 h. 2 m. 53 s.; 5. Dreher, en 1 h. 3 m. 22 s. — Classement par équipes : 1. S. C. de Vaugirard, 65 points; 2. Métropolitain Club, 70 points; 3. U. S. Dijonnaise, 126 points; 4. Racing Club de France, 155 points.

DIMANCHE 7 MARS. — Vélodrome d'Hiver. — 20 kilomètres à pied : 1. Aldridge (Anglais), en 4 h. 7 m. 42 s. 3/5; 2. Bouchard (Français), en 1 h. 8 m. 41 s. 3/5; 3. Waltispurger, à 3 tours; 4. Snouck; 5. Prévôt. Les 5 kilomètres, par Bouchard et Aldridge, en 16 m. 6 s. 2/5; Les 10 kilomètres, par Bouchard, en 32 m. 53 s. 2/5 (Aldridge à 2 mètres). Les 15 kilomètres, en 50 m. 17 s. 4/5 par Bouchard. Dans l'heure : 17 kilomètres, par Bouchard. Aldridge le décolle six tours avant la fin et gagne avec 100 mètres d'avance.

CYCLISME

DIMANCHE 7 MARS. — Vélodrome d'Hiver. — Grand Prix d'Hiver de l'U. V. F. : 1. Dapré; 2. Clark, à 10 centimètres; 3. Van den Bora, à un pneu. Dans le dernier virage, les trois hommes sont en écartail et l'arrivée se fait dans un mouchoir.

Match franco-américain (entraînement par motocyclettes, 4 manches de 20 kilomètres. Le classement individuel se faisait par l'addition des temps). 1^{re} épreuve : 1. Nat Butler, en 15 m. 5 s. 3/5; 2. Guignard, en 15 m. 34 s. 1/5, à un tour.

2^e épreuve : 1. Parent, en 14 m. 44 s. 1/5; 2. Moran, en 14 m. 50 s.; à un demi-tour.

3^e épreuve : 1. Parent, en 14 m. 35 s. 3/5 (record); 2. Nat Butler, en 14 m. 47 s. 3/5, à 280 mètres.

4^e épreuve : 1. Moran, en 15 m. 22 s. 2/5; 2. Guignard, à 5 tours.

Le classement individuel donne : 1. Parent; 2. Nat Butler; 3. Moran; 4. Guignard. Par équipes : 1. Amérique, temps total : 1 h. 0 m. 5 s. 3/5; 2. France, temps total : 1 h. 1 m. 10 s. 3/5.

HIPPISME

Pendant la semaine, la neige a empêché toutes les réunions de courses. Elles ont dû être supprimées, et des réunions supplémentaires seront données à l'automne.

DIMANCHE 7 MARS. — Auteuil. — Prix Hypothèse : (steeple, 4.000 mètres, 6.000 francs). 1. Cananua, à M. Aug. Merle (J. Chapman); 2. Saint-Caradec, à trois longueurs; 3. Ronvron, à dix longueurs. Non placés : Alexiadine, Jiu Jitsu. Pari mutuel : gagnant, 65 fr. 50; placés, 48 fr. 50, 13 fr. 50.

Prix Finot : (steeple, 3.500 mètres, 20.000 francs). 1. Jumelle, à M. A. Veil-Picard (G. Parfremont); 2. Saint-Louis, à une longueur; 3. Bonlieu, à une demi-longueur. Non placés : Souvigny, Schaffhouse, Clarend II, B. Quirk III (tombé), La Comelle (tombée). Pari mutuel : gagnant, 30 francs; placés, 14, 24, 15 francs.

Prix de Tananarive : (steeple militaire, objets d'art, 4.000 mètres). 1. Kisto, à M. Liauzu (propriétaire); 2. Aréquipa, à quatre longueurs; 3. La Cadie, à deux longueurs. Quinze partants. Pari mutuel : gagnant, 233 fr. 50; placés, 58 fr. 50, 19 francs, 44 fr. 50.

Prix de Suresnes (haies, 3.100 mètres, 3.000 francs) : 1. Cordon Bleu, à M. Brossette (G. Parfremont); 2. Camisard, à six longueurs; 3. Magon, à dix longueurs. Non placés : Apis, Bery Waddell, Andréas, Warwick IV. Pari mutuel : gagnant, 27 fr. 50; placés, 19 fr. 50, 42 fr. 50.

Prix des Bruyères (haies, 3.100 m. 4.000 francs) : 1. Tiercelet, au baron M. de Rothschild (Hawkins); 2. Kurwanal, à trois longueurs; 3. Cornob, à trois longueurs. Non placés : Branne, Herkimer, Keila, Rouziers. La Merveille. Pari mutuel : gagnant, 29 fr. 50; placés, 12 fr. 50, 41 fr. 50; 26 francs.

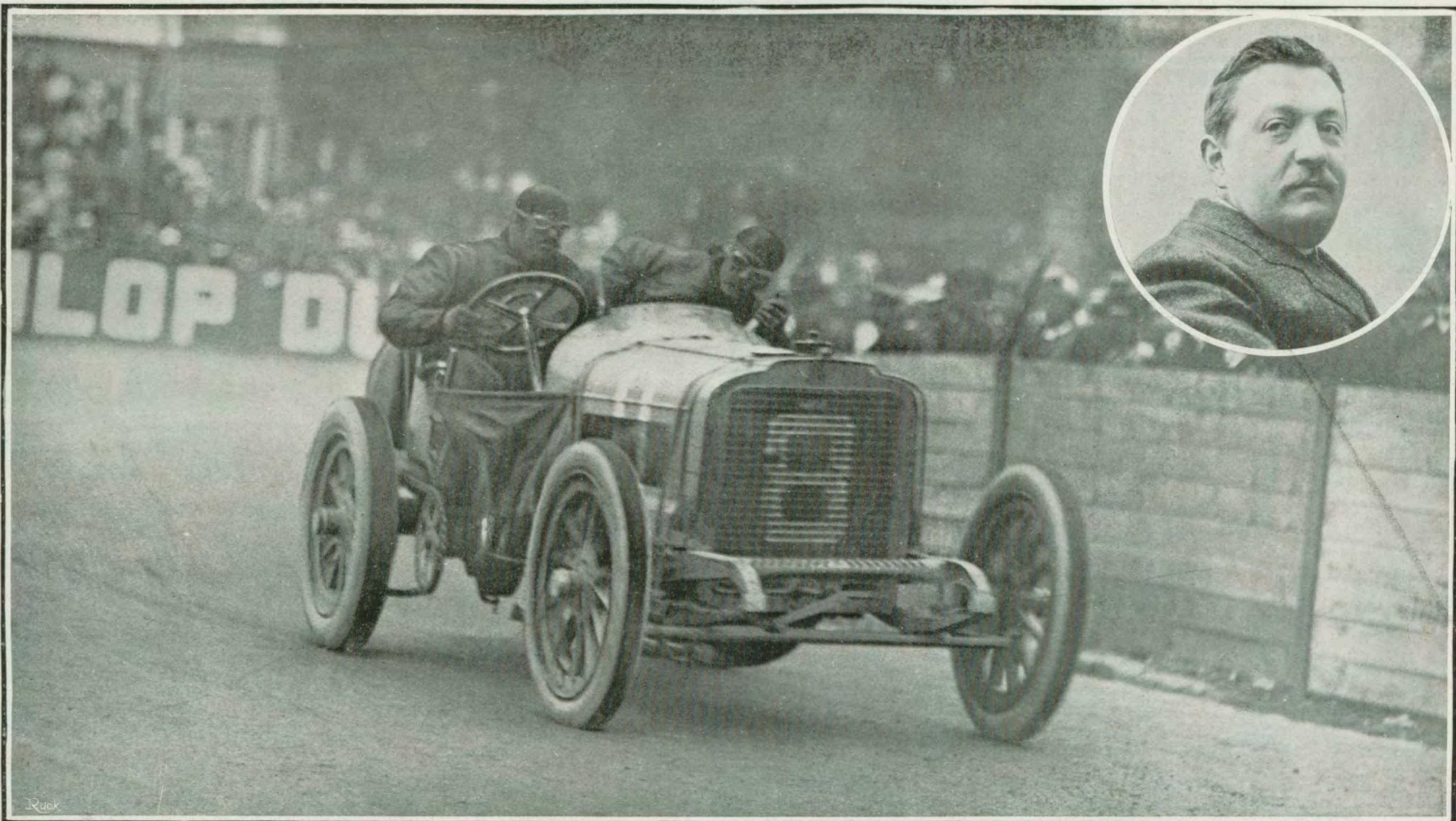
Prix Belle-Ile : (haies, 3.100 mètres, 4.000 francs). 1. Stokes, à M. Hitchcock (Henderson); 2. Cappiello, à 3/4 de longueur; Auréale, à trois longueurs. Non placés : Epine Vinette, Gaspard, Hylas, Patricien. Pari mutuel : gagnant, 94 francs; placés, 28 fr. 50, 14 francs.

LA MORT DE LÉON THÉRY



Théry félicité par M Brasier la Coupe Gordon-Bennett, au Taunus.

Léon Théry, le fameux conducteur, vainqueur des deux dernières Coupes Gordon-Bennett, au Taunus et en Auvergne, vient de mourir, enlevé par une albuminurie qui le tenait éloigné du sport depuis trois mois.



La dernière course de Théry.

Après avoir gagné la dernière Coupe Gordon-Bennett, Théry s'était retiré. Il fit sa rentrée dans le Grand Prix de l'A. C. F. de 1908 où il fut le seul à nous donner longtemps l'illusion de la victoire.

Léon Théry.

Le loyal et sympathique coureur n'avait pas encore trente ans.

ELLEGAARD, LE MEILLEUR SPRINTER

Ellegaard qui fut cinq fois champion du monde, vient d'être déclaré le meilleur sprinter du monde, par plébiscite. La carrière d'un grand sprinter

Le fameux coureur danois Ellegaard a reçu récemment un témoignage d'admiration de la foule de ceux qui l'ont vu à l'œuvre. L'Union Vélocipédique de France a, en effet, organisé un plébiscite pour savoir quel était le meilleur coureur du monde. A une grande majorité, Ellegaard l'a emporté.

Il serait à désirer que tous les votes fussent aussi justes et aussi raisonnables. Ellegaard est, en effet, le sprinter possédant le plus de fleurons à sa couronne de champion. Aucun homme n'a réussi le quintuple succès du Championnat du monde. Notre Danois a remporté cinq fois la fameuse épreuve : en 1901 à Berlin, en 1902 à Rome, en 1903 à Copenhague, en 1906 à Genève et en 1908 à Berlin. Il faut également se souvenir que l'épreuve fut entachée d'irrégularité en 1904, à Londres, où Lawson triompha. Depuis 1901, Ellegaard a toujours figuré dans la finale, sauf en 1907. Donc, sept fois sur huit, il nous a prouvé qu'il était l'un des trois meilleurs coureurs du monde ; cinq fois sur huit, le meilleur. Aucun homme, à part lui, n'a été champion plus d'une fois. Et vous verrez que le prodigieux Danois inscrira encore son nom sur la liste glorieuse.

Nous ne saurions d'ailleurs trop l'en féliciter et nous en félicitons également, car peu d'athlètes sont aussi sympathiques et aussi qualifiés pour remporter les multiples lauriers qu'il a glanés.

Ellegaard débuta dans le cyclisme en 1895. Rien ne le destinait à la piste ; ni son métier, ni son pays. Son métier ? Il était apprenti maçon. Son pays ? Le Danemark, n'est pas très sportif et il faut pourtant avouer que lorsqu'il donne le jour à des champions, il s'agit d'hommes de réelle valeur. Voyez Ellegaard, voyez le boxeur Battling Nelson, champion du monde des poids légers.

Il y a donc treize ans que Thornwald Ellegaard court. S'il a réussi à devenir ce qu'il est, et à rester dans la forme éblouissante qu'il nous a fait admirer à maintes reprises, c'est que peu d'athlètes sont aussi sérieux que lui. Il se met en forme progressivement, d'une façon raisonnée, réfléchie. Jamais vous ne le feriez courir en hiver. Il craindrait trop de sacrifier sa saison d'été s'il ne se reposait pendant quelques mois.

Jamais il n'accepterait de signer un



L'ancien métier.

Avant d'être coureur, Ellegaard était maçon. Il figure dans cette photographie, indiqué par une croix.

contrat s'il n'était sûr de faire bonne figure dans les grandes épreuves.

Il va courir un match contre le petit Australien, Clark. Je ne sais s'il gagnera, mais soyez certain qu'il fera une belle course.

JACQUES BAUDIER.



Ellegaard en famille.

Thornwald Ellegaard, dès qu'il a terminé son travail d'entraînement, rentre chez lui ou va se promener avec sa femme et sa petite fille. Peu d'athlètes peuvent se vanter d'être aussi sérieux. C'est là le secret de la belle carrière d'Ellegaard, que nous représentons au centre de cette page, tel qu'il était lors de ses débuts, en 1895.

SUR LE TERRAIN DES AIGLES

Par RENÉ RIONDET

Après enquête, il est établi que le terrain des Aigles se trouve entretenu avec tout un luxe de soins et de précautions qui en assurent le parfait état

La chute de la neige et la persistance du froid ont arrêté complètement le cours de la saison d'obstacles; l'une après l'autre, les réunions sont annulées; ainsi condamné à l'oisiveté, le public des courses en est réduit, pour passer le temps, à écouter des histoires de brigands. Des événements, auxquels, à une époque ordinaire, on n'aurait prêté qu'une attention modérée, prennent, en ces temps de chômage, une importance disproportionnée. C'est ainsi que dernièrement la pouliche du comte de Saint-Phalle, Reyna, se foudra le boulet au cours de son travail sur le terrain des Aigles; quelques jours après, sur le même terrain, une collision eut lieu entre deux chevaux galopant en sens inverse. Aussitôt, les oisifs auxquels je faisais allusion plus haut, colportèrent le bruit que de tels incidents révélaient un état de choses désastreux; rapproché de celui de Ganelon II, en avril 1907, l'accident de Reyna prouvait péremptoirement que le terrain des Aigles était en mauvais état. Quant à la rencontre des deux chevaux, elle indiquait la nécessité d'un règlement.

Dès que j'eus connaissance de ces racontars, je me rendis compte facilement de leur



L'entrée principale des Aigles.

A la suite des tempêtes de neige qui se sont abattues sur notre région pendant la semaine dernière, le terrain des Aigles disparaissait sous une couche épaisse d'une blancheur immaculée.



Interviews d'entraîneurs.

Les entraîneurs donnent à notre rédacteur des détails sur les récents accidents et sur les terrains d'entraînement. De gauche à droite : M. Cornuault, W. Barker, notre collaborateur et W. Carter.

inane; car leur exagération même détruisait leur semblant de raisonnement. Je résolus, néanmoins, de me documenter sérieusement; la matière est assez grave, elle intéresse directement les propriétaires et les entraîneurs et peut avoir une répercussion indirecte sur la population industrielle de Chantilly. Bref, malgré les intempéries, je pris le train afin de mener une enquête sur place.

La première personne que je rencontrai à mon arrivée, ce fut Michel Pantall. Dès que je lui eus expliqué l'objet de ma venue, il parut très étonné. « Vous voyez, me dit-il, ici, nous travaillons sans nous occuper de tout ce qu'on peut raconter ailleurs; je ne suis nullement au courant de ces faux bruits qui se colportent; mais je puis vous assurer une chose, et je crois qu'aucun de mes collègues ne me démentira, c'est que nous sommes très satisfaits des terrains d'entraînement. Du premier jusqu'au dernier, tous les membres du personnel apportent des soins vigilants à la mise en état

et à l'entretien du sol. Je vous dirai même que je connais des herseurs qui arrivent à aimer la route dont ils sont chargés. Ils en sont fiers, et quand il leur advient parfois, à la fin de leur travail, de trouver qu'elle n'est pas parfaite, ils la recommencent et se remettent à faire sa toilette. Pour moi, quand j'arrive sur le terrain, mon premier soin est

d'aller consulter le herseur et, d'après son avis, je commence l'exercice ou je vais en un autre endroit. De son côté, le directeur des travaux est très affable; il suffit de lui signaler un point faible pour qu'il y porte remède immédiatement; récemment, sur notre demande, il a rétabli au carrefour du Petit Couvert, l'homme de service qu'il avait changé quelque temps auparavant. Quant aux accidents, il ne faut pas vouloir chercher trop loin; un de mes chevaux, qui menait le travail de Grey Melton, s'est cassé la jambe rien qu'en changeant de ligne: il y a là une part de fatalité devant laquelle il faut s'incliner ».

Il résulte, d'ailleurs, de mes autres renseignements que la collision des deux chevaux signalée plus haut, a été occasionnée par le caractère ombrageux de l'un des animaux. L'accident s'est produit sur la piste droite en terre, re-



Les bâtiments des Aigles.

Ces bâtiments comprennent la maison d'habitation des gardes, les écuries et un vaste hangar, qui abrite tous les instruments utilisés pour l'entretien des terrains.



La promenade des chevaux.

Même par ces temps de pleine neige, les chevaux viennent sur le terrain des Aigles pour y effectuer mélancoliquement, en file indienne, leur promenade de santé.

liant les deux extrémités de la piste ronde également en terre qui affecte la forme d'un demi-cercle. Or, le règlement ne permet de galoper sur cette dernière piste que dans un seul sens, la corde à droite; tandis que, sur la piste droite, il autorise de galoper dans les deux sens, à condition de tenir la droite. Les cavaliers des deux chevaux se conformaient à l'observation de cette règle; mais l'un des animaux, cabochard avéré, commença à obliquer, dès qu'il aperçut son camarade en sens inverse, sur sa gauche; il fit tant et si bien, que malgré les efforts des deux cavaliers, la collision ne put être évitée.

Quant à l'accident de Reyna, il est, entre parenthèses, beaucoup moins grave qu'on ne l'avait cru, et le distingué vétérinaire, M. Chopard, estime que l'application de quelques

pointes de feu et d'un vésicatoire suffiront pour la remettre en état de supporter à nouveau l'entraînement. De la bouche même de Dodd, son entraîneur, j'appris que l'événement se produisit, alors que Reyna marchait au pas; elle fit un léger écart et posa son pied à faux ou se heurta avec l'un de ses sabots. Mais en aucune place de l'endroit où eut lieu l'accident, on ne put constater une défectuosité du terrain. Bref, tous les entraîneurs que j'ai pu consulter furent d'accord pour reconnaître que les pistes d'entraînement sont maintenues en excellent état: Pantall me l'avait bien dit.

Je voulus cependant obtenir, en outre, quelques renseignements techniques, et j'allai les demander à M. Cornuault, le directeur des travaux, qui me fournit gracieusement tous les éclaircissements et poussa l'obligeance jusqu'à

m'accompagner sur le terrain des Aigles. Il me montra les pistes de terre, sur lesquelles on travaille pendant l'hiver; elles sont séparées en deux parties: celle de droite est hersée à la herse à dents, l'autre est hersée à la herse d'épines. Comme la première durcit plus vite en temps de gelée, les chevaux utilisent la seconde; mais dès que survient le dégel, ils galopent sur la première, qui offre un sol plus propice. A la fin de l'hiver, on ouvre les pistes en gazon qui comprennent la piste ronde de 90 mètres de largeur, la piste droite de 1.300 mètres sur 110 mètres de largeur et la grande ligne droite de 2.050 mètres sur 60 mètres de largeur. Ce champ de courses monstre de 225 hectares de superficie est entretenu par un personnel dont l'effectif varie de 70 à 100 unités.

RENÉ RIONDET.



Dodd

Ch. Childs.

A propos de Reyna.

L'entraîneur Dodd raconte à notre rédacteur les détails de l'accident survenu à sa pensionnaire, Reyna.



Les travaux du quai d'embarquement à Chantilly.

Le nouvel agencement du quai abrègera, dans une mesure considérable, les opérations d'embarquement et de débarquement.